BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK V | GDYNIA 5 maja 1936 r. | NR. 13

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Warunki rozwoju przemysłu turystyczno-sportowego na Pomorzu

(Referat wygłoszony przez Radcę Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Bolesława Nowackiego na posiedzeniu Wojewódzkiej Komisji Turystycznej w Toruniu dn. 28. IV. 36)

Przed omówieniem stanu przemysłu turystyczno - sportowego na Pomorzu, koniecznem jest ustalić, co rozumieć należy pod pojęciem tego przemysłu turystyczno - sportowego. Otóż, zdaniem mojem, pod pojęcie przemysłu tego podpada wszelka działalność w celach zarobkowych, oparta na istnieniu pewnego warsztatu, przystosowanego do obsługi ruchu turystycznego. Tak ujęte określenie przemysłu turystycznego daje możność podciągać pod nie bardzo znaczny kompleks warsztatów zarobkowych, aczkolwiek całej pracy, poświęconej obsłudze turystyki, nie obejmuje. Tematem niniejszego referatu ma być przegląd sytuacji przemysłu turystyczno - sportowego na Pomorzu i wykazanie możliwości jego rozwoju.

Chciałbym jednak przed daniem przeglądu tej sytuacji pokrótce scharakteryzować warunki, w jakich przemysł turystyczno-sportowy rozwijać się może na naszym terenie i podkreślić te walory turystyczne, jakiemi Pomorze wyróżnia się w porównaniu z innemi dzielnicami kraju, a które zdaniem mojem, wróżyć mogą rozwojowi turystyki jaknajlepszą przyszłość.

Ustalonym jest pogląd w Polsce, że posiadamy dwa rejony, pociągające ku sobie turystykę, są niemi góry i morze. Dotąd, jak wykazują badania statystyczne, główny ruch turystyki koncentruje się przy górach i osiągnął już tam poważny rozwój, przynosząc zamieszkałej w górskich i podgórskich okolicah ludności pokaźne sumy. Według danych Izby Przemysłowo - Handlowej w Krakowie, sumy te sięgają 80 miljonów złotych rocznie. Ruch turystyczny i letniskowy w kierunku morza przedstawia się znacznie skromniej, bo według obliczeń szacunkowych dochody, jakie czerpie z niego życie gospodarcze, przedewszystkiem wybrzeża a dalej całego Pomorza, sięgają zaledwie 8 miljonów złotych. Tem niemniej zdać sobie należy dokładnie sprawę z tego, że tak wybrzeże morskie, jak i jego zaplecze na Pomorzu przedstawiają tak poważne walory turystyczne, że nic nie stoi na przeszkodzie, aby ruch turystyczny tutaj rozwinął się bardzo poważnie.

Przedewszystkiem chciałbym wskazać na walory zabytkowe prastarej dzielnicy polskiej Pomorza. Znajdujemy je u bram Pomorza w Toruniu, posuwając się dalej ku północy, wymienię tylko pobieżnie Chełmno, Grudziądz, Pelplin, Chełmżę a dalej Kartuzy, Wejherowo, Puck, Żarnowiec, Swarzewo i t. d., które wymagają wszystkie niemal bez wyjątku wytężonej propagandy dla podniesienia ich walorów atrakcyjnych. Osobno i całkiem z innych, znanych nam zresztą również powodów, wymienić należy Gdynię i całe wybrzeże polskie.

Te walory turystyczne spotęgowane jeszcze bardzo pięknym, urozmaiconym lasami, górami i jeziorami, krajobrazem posiadają jeszcze i ten dodatkowy moment atrakcyjny, że są udostępnione dla ruchu turystycznego dzięki istnieniu rozgałęzionej sieci kolejowej, oraz, co jest może jeszcze ważniejsze, dzięki istnieniu sieci szos dobrze utrzymanych oraz dróg kołowych. Lecz nie koniec na tem;

dlatego, aby ruch turystyczny miał możność rozwoju, potrzebne mu jest istnienie odpowiedniej ilości pomieszczeń, gdzieby turyści mogli się zatrzymać i znaleźć należyte wyżywienie. Otóż pod tym względem, biorąc pod uwagę skromne naogół wymagania polskiego turysty, Pomorze przy swym naogół wysokim poziomie stopy życiowej w porównaniu do innych połaci kraju, przedstawia niewątpliwie wielkie możliwości ze względu na istnienie niemal we wszystkich miejscowościach, atrakcyjnych z punktu widzenia turystyki, odpowiednich, chociaż skromnych, lokali hotelowych oraz restauracyjnych. Gorzej przedstawia się sprawa z istnieniem schronisk w miejscowościach, pociągających ku sobie sportowców. Za nielicznemi wyjątkami, jak n. p. Charzykowskie jezioro, dla uprawiania sportu wodnego oraz dla sportu narciarskiego w tamtejszych okolicach, jak również w Wieżycy dla tegoż sportu, niema ani odpowiednich schronisk, ani też urządzeń, przystosowanych do przechowywania sprzętu sportowego, w szczególności kajaków, dla którego to sportu jeziora kaszubskie wydają się być specjalnie predystynowane.

Natomiast dla obsługi w materjały pędne turystyki automobilowej Pomorze wydaje się być odpowiednio zorganizowane: gorzej przedstawia się sprawa odpowiednich zakładów mechanicznych, ale to zagadnienie łączy się ściśle z szerokiem zagadnieniem motoryzacji kraju.

Specjalną uwagę należy poświęcić tej części przemysłu turystycznego, która przeznaczona jest organizowaniu i propagandzie ruchu turystycznego. Pod tym względem, za nielicznemi wyjątkami, znajdujemy się jeszcze w samych zaczątkach organizacyjnych. — Biura podróży, pracujące na terenie Pomorza, a wspomnieć tu należy przedewszystkiem biuro „Orbis"", nie są przystosowane do organizowania ruchu turystycznego na mniej znanych szlakach turystycznych. Coprawda oddział biura tego w Gdyni w roku zeszłym wydał krótki przewodnik dla turysty po najbliższych okolicach Szwajcarji Kaszubskiej, lecz dalej sprawa organizacji ruchu i propagandy posunięta nie została. Pewne postępy natomiast zauważyć można w dziedzinie organizacji wycieczek masowych. Te jednak ograniczone są swym zasięgiem przedewszystkiem do Gdyni i wybrzeża.

Ważnym również czynnikiem przy organizacji przez biura podróży ruchu turystycznego jest sprawa posiadania przez nie odpowiednio wykwalifikowanych i dość inteligentnych przewodników. Przyznać należy, że zagadnienie to, aczkolwiek wielkiej wagi, i dzięki temu stanowiące przedmiot zainteresowania, odpowiednich prac i badań we wszystkich większych ośrodkach turystycznych Polski, nie jest jeszcze rozwiązane. Jedynie w Gdyni poczyniono już w tym kierunku pewne kroki i ujęto sprawę przewodników dla turystów w pewne określone ramy, między innemi, zapomocą przeszkolenia odpowiedniego zastępu ich na specjalnie zorganizowanych kursach.

Zagadnieniem, zbliżonem do sprawy podniesienia ruchu turystycznego, a więc ściśle złączonem z uprawianiem przemysłu turystycznego, jest odpowiednia organizacja propagandy prasowej. Przyznać należy, że na naszym terenie sprawa ta nie jest należycie zorganizowana. Jest to zagadnienie, w rozwiązaniu którego zainteresowane są poważnie wszystkie przedsięwzięcia przemysłowe i handlowe, czerpiące zysk z ruchu turystycznego, niemniej jednak, ze zrozumiałych powodów, przedsięwzięcia te same przez się nie są powołane do uprawiania propagandy turystyki, zrozumieć jednak powinny, że wszelka akcja, czy to społeczna, czy handlowa, mająca za cel propagandę turystyki, musi znaleźć z ich strony odpowiednie poparcie finansowe. Przykłady podobnego zrozumienia akcji propagandy turystyki znajdujemy w znacznej ilości w państwach zachodnio - europejskich, gdzie środki dla t. zw. Syndicats d'iniciative", których odpowiednikami są nasze związki propagandy turystycznej, dostarczane są w znacznej ilości przez sfery, zainteresowane w rozwoju ruchu turystycznego. Przy tej sposobności chciałbym wskazać na bardzo ciekawe spostrzeżenia, poczynione ostatnio w dziedzinie wyników gospodarczych dla poszczególnych ośrodków, powstających z ruchu turystycznego. Utartym był dotąd pogląd, że ruch turystyczny przynosi korzyść tylko tym ośrodkom, do których turyści się kierują; tymczasem okazuje się, że ruch ten wywiera wpływ poważny również na obroty handlowe ośrodków wyjścia turystów, a to ze względu na czynione przez nich zakupy przed udaniem się w podróż turystyczną. Z tego punktu widzenia wychodząc, podnieść należy pożytek inicjatywy Ligi Popierania Turystyki, która jak wiadomo, głównie zajmuje się organizacją wycieczek masowych i przez to niewątpliwie przyczynia się do ożywienia, może narazie niezbyt znacznego, obrotów handlowych w punktach wyjściowych tych wycieczek.

Mówiąc o organizacji ruchu turystycznego, pragnąłbym na tem miejscu poruszyć ważne, zdaniem mojem, z punktu widzenia przemysłu turystycznego na Pomorzu, zagadnienie organizacji punktów wypadowych dla ruchu turystycznego. Wydaje się bezsprzecznem, że dla organizacji ruchu turystycznego istnienie tych punktów wypadowych odgrywa rolę pierwszorzędną. Bezspornem jest również, że jeśli chodzi o Pomorze, to ruch turystyczny kieruje się przedewszystkiem na wybrzeże morskie.

Istnienie i należyta organizacja tych ośrodków wypadowych ma znaczenie pierwszorzędne. Nie ulega żadnej wątpliwości, że w

naszych warunkach takim ośrodkiem wypadowym jest Gdynia i najbliżej od niej położone kąpielisko w Orłowie Morskiem. Ruch wycieczkowy obejmuje nietylko turystów, stale przenoszących się z jednego miejsca na drugie, lecz również i te kategorje przyjezdnych, którzy dłuższy czas przebywają nad morzem w czasie sezonu. Dla pierwszej kategorji uczestników ruchu wycieczkowego powinny istnieć także i dobrze zorganizowane schroniska, względnie domy wycieczkowe, które mogłyby służyć dla nich za bazę do bliższych lub dalszych wycieczek krajoznawczych. Niestety stwierdzić należy, że tego rodzaju schroniska, które służą za punkty oparcia dla turystów w naszych górach, na wybrzeżu dotąd nie istnieją, co niewątpliwie stanowi poważny hamulec dla organizacji ruchu turystycznego.

Drugim elementem, mogącym przyciągnąć ruch turystyczny na Pomorze, a przez to samo sprzyjać rozwojowi przemysłu turystycznego, jest wprowadzenie, za przykładem zagranicy, tanich opłat za przejazdy kolejami, według specjalnie ustanowionych tras turystycznych. Sprawa ta w interesie własnym, jako przedsiębiorstw przemysłowych, powinna być podniesiona i przeprowadzana przez biura podróży przy odpowiedniem poparciu Ligi Popierania Turystyki, oraz czynników, skupiających się dookoła samorządu gospodarczego. Do tej samej kategorji postulatów należy domagać się, aby wszystkie miejscowości na Pomorzu, przedstawiające walory turystyczne, były zaliczone do spisu, objętego zniżkami przy wykupywaniu biletów powrotnych.

W dalszym ciągu tego siłą rzeczy pobieżnego przeglądu, pragnąłbym w kilku słowach poruszyć te trudności, jakie na drodze swego rozwoju spotykają te dziedziny przemysłu na Pomorzu, a specjalnie na wybrzeżu, które opierają swą egzystencję na ruchu turystów i letników. Nieraz spotyka się ze zdaniem, że turystyka i pobyt nad morzem połączone są z tak wysokiemi kosztami, które wpływają hamująco na ich rozwój, a przez to samo odbijają się ujemnie na sytuacji samego przemysłu. Przyznać należy, że uwagi te są słuszne tylko do pewnego stopnia. Nie można bowiem zapoznawać o tych warunkach, w jakich przemysł, obsługujący turystykę, a ten skoncentrowany jest przedewszystkiem na wybrzeżu, zmuszony jest pracować. Przedewszystkiem mieć tu należy na uwadze niezmierną krótkotrwałość sezonu, jak dotąd ograniczającego się do 6 tygodni, a najwyżej dwóch miesięcy w roku. Jasną jest rzeczą, że w tych warunkach amortyzacja poczynionych inwestycyj, zwłaszcza nieruchomości, napotyka na poważne trudności. Druga trudność i nieraz niezadawalający stan przemysłu hotelarsko - pensjonatowego wynika stąd, że w bardzo znacznej ilości wypadków z roku na rok następują zmiany w gronie osób eksploatujących nieruchomości, położone w kąpieliskach morskich. Powstaje to na skutek tego, że w przeważającej ilości wypadków hotele, a zwłaszcza pensjonaty, prowadzone są przez dzierżawców a nie przez samych właścicieli tych nieruchomości. Powoduje to niepewność wśród eksploatujących dane objekty co do następnego sezonu, w wyniku której pensjonaty nie są postawione na należytym poziomie a pozatem obliczane są na osiągnięcie zysku doraźnego. Również hamująco na należyty rozwój tego przemysłu wpływa zła organizacja przy zaopatrywaniu w żywność, ceny której z reguły poważnie podnoszą się w czasie sezonu. Przy płynności elementu właścicieli pensjonatów wspólne zorganizowanie zaopatrywania ich w żywność, względnie zawarcie jakichbądź umów ogólnych z dostawcami jest w tych warunkach wysoce utrudnione.

Ponieważ przedłużenie sezonu może w znacznym stopniu przyczynić się do polepszenia sytuacji w przemyśle turystycznym propaganda za przedłużeniem sezonu na wybrzeżu morskiem, na co pozwalają również warunki klimatyczne, jest zagadnieniem pierwszorzędnego znaczenia i to nietylko dla samego wybrzeża, lecz i dla innych miejscowości zaplecza, do których ruch turystyczny ma za punkt wypadowy kąpieliska morskie.

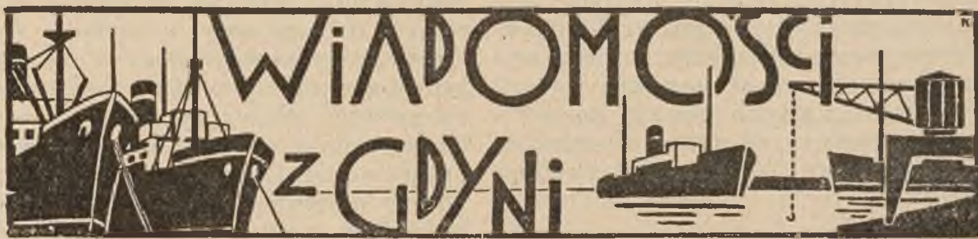
Osobno w referacie moim chciałbym poświęcić słów kilka produkcji sprzętu sportowego na terenie Pomorza. Według informacyj, jakiemi rozporządza przemysł ten jest rozwinięty bardzo słabo, jeśli chodzi o warsztaty, prowadzone na zasadach handlowych. Poza stocznią jachtową w Gdyni, która w niewielkich narazie rozmiarach produkuje jachty, jolki i kajaki, motorówki, sprzęt żeglarski, szyje żagle i t. p., na terenie Pomorza spotykamy jeszcze tylko jeden większy ośrodek produkcji sprzętu żeglarskiego w Chojnicach, w innych miejscowościach przemysł ten nie wykazał większego rozwoju. Fakt słabego narazie rozwoju przemysłu tego rodzaju wytłumaczyć należy nieznacznym, jak dotąd, rozwojem sportu jachtingowego, a z drugiej strony, jeśli chodzi o kajaki, bardzo znacznym rozwojem budowy kajaków przez samych sportowców, do czego walnie się przyczynia propaganda tego sportu, przez Polski Związek Kajakowy.

Już poza granicami administracyjnemi Pomorza, jednak na terenie Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, istnieją dwie wytwórnie sprzętu sportowego w Bydgoszczy, wyrabiające narty, kajaki, drążki, sprzęt gimnastyczny z drzewa i metalu.

Oprócz tego wyrobem sprzętu sportowego trudnią się dwie szkoły rzemieślniczo-przemysłowe w Gdyni i w Działdowie, pierwsza wyrabia m. in. sanki, druga zaś łyżwy i okucia do nart.

Jak z powyższego wyliczenia, zresztą nie obejmującego mniejszych warsztatów rzemieślniczych, wynika, produkcja przemysłu sportowego nie przybrała dotąd większych rozmiarów.

Kończąc mój referat, pragnąłbym podkreślić, że aczkolwiek stan przemysłu turystyczno - sportowego na terenie Pomorza nie przedstawia się w chwili obecnej całkiem zadawalająco, tem niemniej stwierdzam, że postęp w tej dziedzinie, zwolniony nieco w ostatnich dwóch latach, ze względu na kryzys, jest stały, a że warunki dla jego rozwoju, istnieją, spodziewać się przeto należy, że przy wytężonej pracy wszystkich czynników zainteresowanych będziemy świadkami, może już w niedalekiej przyszłości, znacznej poprawy w jego poziomie i sytuacji.



PRACE IZBY W ZWIĄZKU Z WPROWADZENIEM DEKRETU PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ Z DNIA 26 KWIETNIA O REGLAMENTACJI DEWIZOWEJ.

Natychmiast po otrzymaniu wiadomości o wprowadzeniu na podstawie dekretu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej reglamentacji dewizowej Izba nasza przystąpiła do badania sytuacji, jaka z tego powodu może wyniknąć dla obrotów w dziedzinie handlu morskiego i usług na terenie portu gdyńskiego oraz w innych dziedzinach handlu zagranicznego na terenie jej okręgu.

W związku z tem w dniu 28 kwietnia Dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski wziął udział w naradzie portowych sfer gospodarczych, należących do Rady Interesantów Portu.

W dniu 29 kwietnia zwołana została w Izbie konferencja przedstawicieli firm eksportowych i importowych pracujących na terenie Gdyni, podczas której zebrani zostali zaznajomieni z ogólnemi zasadami wprowadzonej reglamentacji dewizowej i przedstawili ze swej strony szereg postulatów, wynikających z ich działalności handlowej na terenie portu na tle wprowadzonej reglamentacji. Przedstawione przez wspomnianych przedstawicieli postulaty zostały następnie przez Izbę opracowane i co do niektórych z nich Izba niezwłocznie uzyskała autorytywne wyjaśnienia ze strony Oddziału Banku Polskiego w Gdyni. Wyjaśnienia te podajemy niżej. Na tejże konferencji na wniosek Dyrektora Izby p. Kulikowskiego ustalono, że dla utrzymania najściślejszego kontaktu pomiędzy wspomnianemi firmami powstanie specjalna Komisja przy Izbie, w skład której wejdą przedstawiciele poszczególnych branż handlu eksportowego i importowego. Zadaniem tej Komisji będzie ustalenie postulatów tych branż, jakie wynikną na tle wykonywania nowoobowiązujących przepisów reglamentacji dewizowej.

W dniu 30 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora zebranie przedstawicieli gdyńskich sfer portowych, podczas którego Radca Izby naszej, Wiceprezes Rady Interesantów Portu p. R. Byczkowski zaznajomił zebranych z przebiegiem akcji, mającej na celu przystosowanie obowiązujących przepisów dewizowych do wymogów obrotów portowych. Ustalonem zostało, że w ciągu najbliższych dni na podstawie konkretnych materjałów sformułowane zostaną przez naszą Izbę oraz przez Radę Interesantów Portu postulaty, które mają być przedłożone Komisji Dewizowej w Warszawie celem wprowadzenia ich w życie przy reglamentacji dewizowej na terenie Gdyni.

W międzyczasie Komisja Dewizowa w Warszawie podała do wiadomości publicznej następujące wyjaśnienia:

I. Komisja Dewizowa podaje do wiadomości, że:

1) opłacanie przez krajowe firmy frachtów i opłat celnych, z polecenia i na rachunek firm zagranicznych, przy imporcie towarów nie jest uważane za udzielanie kredytów cudzoziemcom w rozumieniu art. 9 Dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 kwietnia br. i może być dokonywane aż do odwołania, bez uzyskania specjalnego zezwolenia;

2) przekazy w złotych z tytułu opłat celnych i kolejowych, dokonywane z Polski do Gdańska, w szczególności wpłaty na rachunek Ober - Zollkasse w Gdańsku (Główna Kasa Celna W. M. Gdańska) oraz Stationkasse w Gdańsku (Kasa Stacyjna), prowadzone w Polskiej Kasie Rządowej w Gdańsku, mogą być dokonywane bez zezwolenia Komisji Dewizowej.

II. Komisja Dewizowa podaje do wiadomości, że — celem uproszczenia postępowania przy dokonywaniu przekazów zagranicznych,

wynikających z tranzakcyj, związanych z techniką obrotu portowego — upoważniła oddział Banku Polskiego w Gdyni do udzielania zezwoleń przedsiębiorstwom żeglugowym, maklerom okrętowym, przedsiębiorstwom spedycyjnym oraz konsulom państw zagranicznych na nabywanie, przekazywanie, wysyłanie oraz stawianie do dyspozycji cudzoziemców zagranicznych środków płatniczych i dewiz. Równocześnie Komisja Dewizowa upoważniła wspomniany oddział Banku Polskiego do udzielania zezwoleń na nabycie i przekazanie zagranicę kwot także ponad 1 tys. zł z tytułu importu towarów w tych wypadkach, gdy chodzi o wykupienie konosamentu lub wówczas, gdy niedokonanie przekazu utrudniłoby wyładowanie towaru lub zwłoka naraziłaby importera na straty.

III. Uzasadnienie wniosków o przydział dewiz. Starając się o zezwolenie na przekazanie zagranicę pieniędzy, osoby zainteresowane powinny dołączyć do wniosku, skierowanego do banku dewizowego, dowody, uzasadniające zapotrzebowanie na zagraniczne środki płatnicze lub na przekaz zagranicę.

W razie zgłoszenia zapotrzebowania środków płatniczych w związku z wyjazdem zagranicę, należy przedstawić paszport lub inny dowód, upoważniający do przekroczenia granicy.

W wypadku przekazywania zagranicę należności z tytułu zapłaty zobowiązań zagranicznych, wynikłych z przywozu towarów z zagranicy, należy przedstawić fakturę, wystawioną przez zagranicznego sprzedawcę towarów oraz kwit urzędu celnego, stwierdzający dokonanie odprawy celnej. Jeżeli towar nadszedł do kraju przed 1 stycznia 1936 r., a tranzakcja dokonana była na warunkach kredytowych, to należy przedstawić dowody umowy kredytowej lub korespondencję, ustalającą warunki i termin płatności, oraz inne dowody, stwierdzające, że towar nie został jeszcze w całości zapłacony. W razie przekazywania zagranicę pieniędzy z tytułu zapłaty zaliczek na towary, które mają być sprowadzone z zagranicy, należy przedłożyć dokumenty, stwierdzające konieczność zapłacenia zaliczki (oferta, t. zw. faktura pro forma, korespondencja itp.) Ponadto należy złożyć pisemne zobowiązanie przedstawienia najpóźniej do 3-ch miesięcy dowodów, stwierdzających nadejście towaru do kraju.

Przy spłacaniu procentów od pożyczek zagranicznych należy podać, od jakiego kapitału, za jaki czas i w jakiej wysokości mają być zapłacone odsetki.

Do wniosku o przekazanie składki ubezpieczeniowej należy dołączyć polisę towarzystwa ubezpieczeniowego.

We wnioskach o przekazanie należności za wykonanie usług i prace należy wymienić, jakich usług i prac należności te dotyczą i przedstawić na to odpowiednie dowody.

Wszystkie powyższe dokumenty i dowody muszą być w banku dewizowym złożone w oryginałach. Dowody, złożone przez klientów, muszą być we wnioskach wymienione jaknajdokładniej z podaniem daty itp.

IV. Komisja Dewizowa wyjaśnia, że do czasu wydania szczegółowych zarządzeń, ustalających obowiązki eksporterów w dziedzinie waluty eksportowej, eksport może i winien być dokonywany na dotychczasowych warunkach.

Do czasu wydania powyższych zarządzeń Komisja Dewizowa zezwoliła — w myśl art. 9 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 kwietnia br. — na udzielanie przez eksporterów kredytów towarowych na terminy, odpowiadające dotychczasowym zwyczajom danego przedsiębiorstwa lub danej branży. Eksporter winien jedynie — w myśl art. 19 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 26 kwietnia br. — zaofiarować sumy, przypadające za sprzedane zagranicą towary, do skupu Bankowi Polskiemu lub jednemu z banków dewizowych natychmiast po ich wpływie.

Na skutek zapytania Izby, Bank Polski Oddział w Gdyni udzielił również następujących wyjaśnień w zakresie obrotu dewizowego:

1) Przepisy dewizowe przewidują, że złożone przez zleceniodawcę dokumenty, jak faktura, kwit Urzędu Celnego, korespondencja i t. p., zatrzymuje Oddział Banku Polskiego u siebie. Ponieważ zatrzymanie tych dokumentów odbiera importerowi możność legitymowania się niemi przed innemi władzami, jako to Urzędem Skarbowym, władzami celnemi, Zarządem Kolei w razie wystąpienia z reklamacją, wskazanem jest, aby oryginały odnośnych dokumentów mogły być przedkładane Bankowi Polskiemu z kopjami, które tenże Bank zatrzyma sobie jako dowody.

2) W razie przywozu towaru z Gdańska furmanką lub samochodem do Gdyni, może kupiec zapłacić przywożącemu za towar na miejscu, gdyż należy odróżnić sprawę zapłaty należności od sprawy przewiezienia pieniędzy przez granicę.

Równocześnie wskazać należy, że odbiorca pieniędzy (kupiec gdański), nie posiadający w tym wypadku konosamentów względnie kwitów celnych, może się, dla uzyskania zezwolenia na wywóz pieniędzy, legitymować rachunkiem, poświadczonym przez posterunek celny na granicy.

3) W razie sprzedaży towaru kupcowi gdańskiemu, który osobiście zgłasza się po towar w Gdyni, dozwolone jest przyjąć od niego zapłatę za towar w złotych lub guldenach na miejscu sprzedaży.

4) Firmy gdyńskie mogą od swego przedstawiciela z Gdańska odbierać zapłatę za dostarczone towary w złotych i wypłacać mu

jego prowizję od zainkasowanych należności.

5) Przy tranzakcjach remboursowych winni importerzy gdyńscy, przy staraniach o zezwolenie na przekaz należności zagranicę, wylegitymować się korespondencją, a poźniej, po wejściu towaru do polskiego obszaru celnego, przedłożyć resztę dowodów.

6) Eksporterzy polscy będą mogli od zagranicznego odbiorcy towaru polskiego przyjąć należność za towar w wypadku, gdy odbiorca zagraniczny będzie chciał uiścić należność na miejscu odbioru towaru, w walucie polskiej względnie obcej.

7) Firmy, posiadające przedsiębiorstwa w Gdyni i Gdańsku, przy przekazywaniu towaru z jednego oddziału do drugiego, n. p. z Gdyni do Gdańska, względnie odwrotnie, winny ściśle zastosować się do przepisów dekretu, t. j. zgłaszać się po zezwolenie na przekaz walut do Banku Polskiego, względnie banku dewizowego.

8) Przy wypłacaniu pensji urzędnikom firm gdyńskich, zamieszkałym na terenie Wolnego Miasta, poszczególne przedsiębiorstwa, chcąc uzyskać zezwolenie, upoważniające pracowników do zabierania pieniędzy do Gdańska, winny przedłożyć w Banku Polskim listę płacy.

9) Obywatele polscy, zamieszkali stale na terenie W. M. Gdańska, a posiadający firmę w Gdyni, będą traktowani przy ubieganiu się o przydział dewiz na zakupione towary zagraniczne jako krajowcy, z uwagi na to, że przedsiębiorstwa ich znajdują się w Gdyni.

10) Złożenie przez importera równowartości za przywieziony towar w banku niedewizowym na rzecz dostawcy zagranicznego nie jest zabronione. Jest rzeczą banku, odbierającego pieniądze, aby załatwić sprawę przekazu ich zagranicę w myśl przepisów dewizowych.

11) Przepisy dewizowe nie stoją na przeszkodzie do zapłaty czynszu za wynajem lokali mieszkaniowych względnie sklepów właścicielowi domu, nie będącemu obywatelem polskim. Zapłata ta może nastąpić w Gdyni bądźto do rąk administratora, bądźteż właściciela domu. W tym wypadku należy odróżnić moment zapłaty od sprawy uzyskania zezwolenia na wywóz pieniędzy. Odbiorca pieniędzy, chcąc je wywieźć zagranicę, winien się starać o zezwolenie Banku Polskiego.

12) Towar eksportowy, fakturowany w złotych polskich, winien być zgłoszony do banku dewizowego.

13) Importer, uzyskujący kredyt w banku gdańskim, nie jest zobowiązany do ubiegania się o zezwolenie na przekaz pieniędzy zagranicę. Zainteresowany tą sprawą jest raczej bank gdański, który, uruchamiając kredyt importerowi, będzie musiał przy staraniach o gotówkę, o ile ta gotówka ma wpłynąć z banku, znajdującego się na terenie Polski, zadość uczynić wymaganiom dekretu.

14) Importer, który ma na zabezpieczenie kredytu, udzielonego mu przez bank gdański, przedłożyć temu bankowi akcepty winien starać się w Banku Polskim o zezwolenie na przekaz akceptów.

15) Sprawę jak mogą być uregulowane należności dostawcy zagranicznego na koncie bieżącem importera wyjaśniono w ten sposób, że dostawca zagraniczny powinien nadesłać wyciąg swojego rachunku, potwierdzony przez polski konsulat zagranicą, lub przez terytorjalnie właściwą izbę handlową, jeżeli niema konsulatu. Na podstawie tego dokumentu mogą dłużnicy uzyskać zezwolenie na przekaz pieniędzy zagranicę.

W wypadku ewentualnego odmiennego traktowania powyższych spraw przez zarządzenia wykonawcze do dekretu nastąpią wyjaśnienia dodatkowe.

Jak z wyżej przedstawionych danych wynika w ciągu kilku dni, jakie upłynęły od wprowadzenia reglamentacji dewizowej, wyjaśniono cały szereg zagadnień, ściśle związanych z obrotami handlu zagranicznego na terenie Gdyni.

Ponieważ wielokrotnie podkreślaną intencją wprowadzonej reglamentacji obrotu dewizowego jest ujęcie tego obrotu w pewne ramy, przy równoczesnem zachowaniu gospodarczo usprawiedliwionej swobody obrotów w handlu zagranicznym, spodziewać się należy, że w dalszym ciągu stosowania reglamentacji uwzględnione zostaną postulaty sfer gospodarczych w kierunku decentralizacji kontroli obrotów dewizowych, co dla portu gdyńskiego ma żywotne znaczenie.

POŁĄCZENIA LOTNICZE GDYNI.

W dniu 19 kwietnia na wszystkich szlakach komunikacji powietrznej wszedł w życie letni rozkład lotów, przyczem przywrócono ruch na wielu linjach, nieczynnych w okresie zimowym.

Z połączeń polskich podjęto spowrotem ruch na linjach Warszawa — Gdańsk — Gdynia i Warszawa — Wilno — Ryga — Tallinn, na linji Lwów — Czerniowce — Bukareszt — Sofja — Saloniki wprowadzono obsługę 3 razy w tygodniu.

Letni rozkład lotów P. L. L. „Lot" uzgodniony został z zagranicznemi towarzystwami komunikacji powietrznej i polskiemi kolejami państwowemi. Dzięki temu uzyskano doskonałe połączenia lotnicze i lotniczo - kolejowe. Tak naprzykład można jednego dnia odbyć podróż z (do) Warszawy via Berlin do (z) Londynu, Rzymu, Paryża, Zurychu itp. via Tallinn do (z) Leningradu, Stockholmu itp., via Saloniki do (z) Aten itp.

Nowy rozkład lotów umożliwia odbycie podróży lotniczej w jednym dniu z Katowic, Krakowa lub Lwowa via Warszawa do Gdańska i Gdyni.

Nadmienić również należy, że P. L. L. „Lot" na większości linij wprowadziły nowe samoloty, które są znacznie szybsze i wygodniejsze od samolotów z lat ubiegłych.

Wprowadzenie tych samolotów umożliwiło P. L. L. „Lot" obsługę szlaku z Salonik do Gdyni w ciągu jednego dnia, przyczem samolot polski, odlatujący z Salonik ma połączenie z samolotem, przybywającym z rana z Aten. Można więc w ciągu jednego dnia odbyć podróż (przesłać list czy towary) z Aten do Gdyni (odlot z Aten godz. 6-ta, przylot do Gdyni godz. 16,30. Biorąc pod uwagę olbrzymią przestrzeń, dzielącą Morze Egejskie od Bałtyku (ponad 2.300 km) jasno zdać sobie można sprawę, jak bardzo ważne było dla naszej komunikacji powietrznej zaopatrzenie się w nowe szybkie samoloty. W roku ubiegłym P. L. L. „Lot" w ciągu jednego dnia mogły obsłużyć zaledwie szlak z Salonik do Lwowa, przyczem na dalszą drogę nie starczyło już światła słonecznego i trzeba było ją odbywać koleją nocą, albo samolotem dopiero dnia następnego. Podobnie skrócono czas przelotu na wszystkich innych naszych linjach lotniczych: Warszawa — Wilno — Ryga — Tallinn z 8 godzin na godz. 5, Berlin — Poznań — Warszawa z przeszło 3-ch godzin na 2 godziny 40 minut, Warszawa — Kraków z 1 godz. 45 min. na 1 godz., Warszawa — Gdynia z 2 godz. na 1 godz. 30 min., Warszawa — Katowice z 1 godz. 50 min. na 1 godz. 30 min., Warszawa — Poznań z 1 godz. 35 min. na 1 godz. 20 min., Warszawa — Wilno z 2 godz. 40 min. na 1 godz. 40 min. itd. itd.

Pomimo wprowadzenia tych szybkich i komfortowych samolotów (w kajucie niemal nie słychać szumu silników) ceny biletów utrzymano na poziomie cen biletów kolejowych 2 kl. poc. pośp., z zachowaniem wszystkich dotychczasowych zniżek dla młodzieży szkolnej, urzędników państwowych, oficerów, członków L. O. P. P. i t. zw. „powrotne" dla osób wykupujących bilety na podróż „tam i spowrotem". Pozatem obniżono znacznie taryfy bagażowe.

KURSY DOKSZTAŁCAJĄCE Z ZAKRESU ŻELBETNICTWA.

Z inicjatywy naszej Izby organizowane są przy Szkole Rzemieślniczo - Przemysłowej w Gdyni kursy dokształcające dla podmajstrzych z zakresu żelbetnictwa.

Celem kursów tych, które mają objąć 50 godzin nauki i będą odbywać się w godzinach wieczornych, jest podniesienie poziomu pracy podmajstrzych w zakresie żelbetnictwa, co jest bardzo ważnem w związku z ożywioną akcją budowlaną na terenie Gdyni.

Program wykładów jest następujący: materjały składowe betonu, zbrojenie, rusztowanie i deskowanie przy robotach żelbetonowych, betonowanie, wyroby betonowe, betony specjalne, pokazy na budowach, oraz zapomocą filmów i przeźroczy.

Dopuszczone do kursu mogą być osoby, posiadające świadectwa czeladnicze i mogące się wykazać praktyką w danym zawodzie. Pierwszeństwo będą miały osoby, wskazane przez przedsiębiorców.

Po przejściu całego materjału nastąpi powtórka, a po niej egzamin przed komisją wewnętrzną, złożoną z wykładowców. Słuchacze po zdaniu egzaminu otrzymają zaświadczenie uczestnictwa w kursie, z wyszczególnieniem słuchanych przedmiotów, oraz frekwencji uczęszczania na kurs.

Opłata za cały kurs wyniesie po zł. 30,— od osoby, płatnych w dwóch ratach, przyczem pierwsza przy wpisie.

Uczestnikom kursu zostaną rozdane bezpłatnie pewne materjały informacyjne. Pozatem Izba zapewniła dla wykładowców próbki i modele, oraz bardzo liczne zdjęcia fotograficzne, jakoteż 8 filmów z zakresu budownictwa betonowego o łącznej długości około 2.000 m.

Wykłady rozpoczęły się dnia 5-go maja b. r. w Szkole Rzemieślniczo - Przemysłowej, przy ul. Morskiej 79 w Gdyni. Liczba słuchaczy ograniczona. Dodatkowe zapisy przyjmuje kancelarja Szkoły Rzemieślniczo-Przemysłowej, ul. Morska 79.

KURS DLA DEKLARANTÓW CELNYCH.

W dniu 4 maja br. o godz. 19-tej rozpoczął się trzeci kurs, zorganizowany przez Radę Interesantów Portu, na którym prowadzone będą wykłady z dziedziny przepisów celnych ze szczególnem uwzględnieniem ostatnio wydanej instrukcji morsko - celnej.

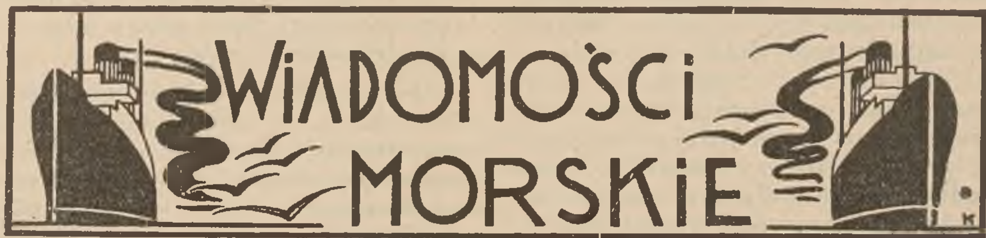
Wykłady odbywać się będą w sali konferencyjnej naszej Izby w godzinach wieczornych. Wykładać będą fachowcy, wydelegowani przez Urząd Celny, a praktyczne ćwiczenia prowadzone będą przez najbardziej wykwalifikowanych deklarantów celnych. Na kurs powyższy uczęszczać powinni przedewszystkiem pomocnicy deklarantów celnych, a w pierwszym rzędzie ci, którzy otrzymali z Urzędu Celnego w Gdyni uprawnienia do załatwienia niektórych formalności celnych.

Pożądanem byłoby, ażeby uczestnicy kursu posiadali pewne teoretyczne przygotowania i wogóle mieli warunki do zajęcia w przyszłości stanowisk pełnomocników agenta celnego (deklaranta celnego).

Opłata za cały kurs wynosić będzie 3 złote od każdego słuchacza.

UDZIAŁ PORTU GDYŃSKIEGO W MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH POZNAŃSKICH.

Na tegorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich wystąpił również z własnem stoiskiem port gdyński, który wystawił szereg fotografij ilustrujących ciekawsze fragmenty portu i urządzeń przeładunkowych, wykresy przedstawiające graficznie ruch statków i obrotów portowych oraz plastyczny model portu. Na miejscu udzielane były wszelkie informacje dotyczące spraw handlowo-portowych, a zwłaszcza możliwości kierowania transportów przez port gdyński.



WOLNY PORT STOCKHOLMU W ROKU 1935.

Przedsiębiorstwo Wolnego Portu w Stockholmie miało w roku ubiegłym wyniki finansowe lepsze aniżeli któregokolwiek z lat poprzednich. Całkowite wpływy wyniosły w roku 1935 — 2,18 mil. koron wobec 1,95 mil. koron w roku 1934. Opłaty składowe, opłaty portowe za towary itd. osiągnęły kwotę 1,70 mil. koron, wpływy ze świadczeń dały 0.45 mil., oprocentowania i dzierżawy przyniosły 30.600 koron.

Z wpływów wypłacone zostanie miastu 124.000 koron dodatkowo do 99.000 koron już bezpośrednio podjętych przez miasto w postaci opłat portowych od statków. Stosownie do umowy z zarządem miasta dywidenda w roku bieżacym nie może być wypłacona. Do Izby Skarbowej (Drätselkammaran) natomiast wpłacono z początkiem roku 1935 — 1,35 mil. koron wobec 1,05 mil. koron wpłaconych z początkiem roku 1934.

TRZY ŹRÓDŁA POŻYCZEK DLA SZWEDZKICH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGI.

Dotąd istniały dwa źródła pożyczek dla szwedzkich armatorów: fundusz pożyczkowy szwedzkich właścicieli okrętów (Rederilanefonden) i bank hipotek okrętowych (Skeppschypotekskassan). Z funduszu pożyczkowego dla armatorów przedsiębiorstwa żeglugowe korzystały dotąd mało, uważając warunki pożyczek za niekorzystne dla siebie, natomiast z okrętowej kasy hipotecznej mogli brać pożyczki hipoteczne do wysokości 50 proc. wartości okrętu. Obecnie szwedzkie ministerstwo handlu wniosło do Riksdagu projekt nowej organizacji pożyczek dla żeglugi.

Projekt przewiduje udzielanie pożyczek częściowo z funduszu pożyczkowego szwedzkich właścicieli okrętów (Rederilanefonden), częściowo z mającego powstać wtórnego funduszu pożyczkowego (Sekundärlanefonden).

Pożyczki z dotychczas istniejącego funduszu Rederilanefonden mają być rozkładane na większą niż dotąd ilość lat, mianowicie — do 10 lat, oraz do 12 lat gdy pożyczka ma być użyta na nabycie nowego okrętu, te ulgowe warunki mają być stosowane tylko gdy są uzasadnione szczególnemi zachodzącemi okolicznościami.

Pożyczki z tego funduszu mogą być zasadniczo użyte jak na nabycie nowocześniejszego tonażu, tak i na kapitał obrotowy, łącznie z tranzakcjami wyrównawczemi z wierzycielami. W okresie do połowy 1938 roku przydzielonych z tego funduszu być może ogółem do 7,5 mil. koron. W normalnych warunkach pożyczka spłaca się w 8 latach, pożyczający jednakże są w ciągu pierwszych trzech lat wolni od spłat amortyzacyjnych. Stopa procentowa proponuje się 4 proc., jednakże Szwedzka Rada Stanu nie solidaryzuje się ze stanowiskiem ministerstwa i uważa za konieczne zatrzymać dotychczasową 4 i pół procentową stopę dla pożyczek z tego funduszu.

Nowy fundusz Sekundärlanefonden ma ożywić jak poprzedni fundusz, tak i kasę hipotek okrętowych. Nowy fundusz tworzy się przez transfer 2.5 mil. koron z Rederilanefonden. Pożyczki z niego udzielane mają być wyłącznie na budowę nowych statków i modernizację starych. Stopa procentowa pożyczek — 4 i pół proc. Pożyczający na hipoteki z Skeppshypotekskassan, jak dotąd, do wysokości 50 proc. wartości statku będą mogli pożyczać dodatkowo, hipotecznie jeszcze 20% z nowego funduszu.

Rzeczywistość pokaże w jakiej mierze nowy projekt okaże realną pomoc szwedzkiej żegludze morskiej.

PORTY FINLANDJI W ROKU 1935.

Obrót fińskich portów towarami w ruchu zagranicznym wyraził się w roku 1935 liczbą 10.523.300 ton, w tem 7.699.700 t. towarów eksportowych i 2.823.600 t. importowych. W ru-

chu towarowym na pierwszem miejscu (pod względem wagi, nie wartości) stanął port Kotka, na drugiem Viipuri/Trangsund, dopiero na trzeciem Helsinki, następnie idą: Abo (Turku), Raumo, Björneborg (Pori), Mäntyluoto i Rafsö, Vasa, Björkö i Yxpila.

W kierunku eksportowym Kotka i Viipuri zachowują pierwsze miejsca, natomiast w ruchu importowym pierwsze miejsce przypada Helsinkom.

W przewozach zagranicznych 37,3% towarów według wagi przypadło statkom fińskim, 62,7% towarów obrotu zagranicznego przewiozły statki obce, w tem 16,6% niemieckie, 13,6 szwedzkie, 7,5 duńskie, 5,7 angielskie.

FIŃSKA LINJA: FINLANDJA — LEWANT.

Finska Angfartygs A. B. organizuje obecnie fińską linję lewantyńską, celem intensywniejszego wsparcia fińskiego handlu z Egiptem, Turcją, Syrją i Palestyną. Akcję tę poprzedził objazd pływającej wystawy produktów fińskich „Suomen Juotsen“, który się odbył ostatniej zimy na wodach Lewantu. Odjazdy projektują się dwa razy w miesiącu i uruchomienie linji nastąpi w tych dniach.

PROJEKT ZASADNICZEGO ZASTĄPIENIA ZNAKÓW PŁYWAJĄCYCH — STAŁEMI.

Na majowe posiedzenie roczne Sveriges Allmänna Sjöfartsförening zgłoszony został ciekawy podstawowy odczyt dyrektora szwedzkiego pilotażu p. E. Hägg „O zastąpieniu latarń pływających i boji świetlnych latarniami zbudowanemi na trwałych fundamentach na dnie morza“. Zagadnienie to, w razie możliwości pomyślnego rozwiązania, ma doniosłe znaczenie dla szwedzkich portów i dla wszystkich statków do nich zawijających. Przy pociętym charakterze szwedzkiego wybrzeża i długotrwałem zimowem zdjęciu letnich znaków morskich zastosowanie nowego systemu zwiększy bezpieczeństwo na szwedzkich wodach i skróci okres zamknięcia zimowego, zwłaszcza północnych i drugorzędnych portów.

„KRAFT DURCH FREUDE“ STWARZA KLASĘ POWOLNYCH STATKÓW WYCIECZKOWYCH.

Organizacja wycieczek „siła przez radość“ t. zw. frontu pracy w Niemczech, która przeprowadzała dotąd dalekie wycieczki statkami zafrachtowanemi u niemieckich towarzystw żeglugowych obecnie zamówiła na stoczniach w Hamburgu dwa statki wycieczkowe dla swoich celów, po 25.000 ton brutto każdy. Statki będą brały po 1.500 turystów. Nadzór nad budową i administrację będą miały Hapag i Hamburg-Süd.

Osobliwością tych wielkich nowoczesnych jednostek będzie ich stosunkowo mała szybkość drogowa, która wyniesie zaledwie 14—15 mil na godzinę. Wybór tak niskiej szybkości stoi niewątpliwie w związku z chęcią zmniejszenia liczebności obsługi statku. W dotychczasowych sprawozdaniach z wycieczek morskich „Kraft durch Freude“ wynikało, iż przeciętnie 500 ludzi załogi pracowało, ażeby wozić rozrywkowo 1.400 pasażerów, co, przy uwzględnieniu nieluksusowych zasad tych podróży, było niedorzecznością. Kalkulacja chociażby według „kosztów własnych“, wymaga jaknajmniejszej załogi okrętowej, jak i zmniejszonych wydatków na paliwo.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZNIŻKI CELNE I ZWOLNIENIA OD CŁA.

W Nr. 34 Dziennika Ustaw z dnia 1 maja br. ukazało się rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła. Do rozporządzenia tego dołączone są trzy listy towarów, korzystające z cła zniżonego.

Rozporządzenie postanawia, że przy przywozie towarów, wyszczególnionych w załączonych do rozporządzenia wykazach, pobiera się cło zniżone, wyrażone w tych wykazach w procentach cła normalnego (autonomicznego), jeżeli towary te nie są oznaczone jako wolne od cła. Cło zniżone oblicza się od stawek, zawartych w kolumnie I lub II taryfy celnej przywozowej w brzmieniu każdocześnie obowiązującem, — w zależności od tego, z której kolumny stawki celne mają do danego towaru zastosowanie.

Urzędy celne stosują cło zniżone, bądź zwalniają od cła:

a) przy przywozie towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 1 — za pozwoleniem ministra skarbu i na warunkach w tem pozwoleniu przewidzianych;

b) przy przywozie towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 2 — na podstawie zaświadczenia Izby przemysłowo - handlowej a jeśli chodzi o przywóz tych towarów na obszar W. M. Gdańska dla użycia ich na tym obszarze — na podstawie zaświadczenia Izby handlu zagranicznego w Gdańsku;

c) przy przywozie towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 3 — bez osobnych na to pozwoleń lub zaświadczeń.

Zaświadczenia wystawiane przez Izby są ważne na okres obowiązywania rozporządzenia niniejszego: mogą one być wykorzystywane częściowo, lecz conajwyżej przy 5 zgłoszeniach celnych. Zaświadczenia niewykorzystane całkowicie przy pięciu zgłoszeniach celnych, nie mogą być wykorzystane przy zgłoszeniach celnych następnych, chociażby termin ich ważności nie upłynął.

Zakład przemysłowy obowiązany jest prowadzić rejestr, wykazujący dokładnie przychód i rozchód towarów, do których zastosowano zwolnienie od cła lub cło zniżone, przewidziane w wykazie Nr. 2.

Gdy przed wydaniem dowolnego obrotu towaru, wyszczególnionego w wykazie Ćr. 1, strona nie złożyła podania o udzielenie jej pozwolenia na zastosowanie cła zniżonego lub zwolnienia od cła tego towaru, Minister Skarbu może dodatkowo wydać pozwolenie i zarządzić zwrot różnicy pomiędzy należnościami celnemi, pobranemi, a przypadającemi na zasadzie omawianego rozporządzenia. — Rozporządzenie wylicza warunki, od których uzależnione jest wydanie pozwolenia.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1-go maja br. i obowiązuje do dnia 31 października br. włącznie.

WARUNKI DOSTAW KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH DO SYRJI.

Warunki zbytu kompletów skrzynkowych w Syrji uległy zmianie w porównaniu z rokiem 1935. Mianowicie zgodnie z rozporządzeniem z 20. I. 36. zniesiona została pozycja 136 bis A taryfy celnej, dotycząca drzewa do wyrobu skrzyń, na mocy której wwóz tego artykułu był wolny od cła za okazaniem licencji, wydawanej eksporterom owoców i jaj na ilości odpowiadające wywożonym przez nich skrzyniom.

Obecnie drzewo służące do wyrobu skrzyń, jak i komplety skrzynkowe, clone są według numeru 138 A taryfy celnej, to znaczy, iż opłacają 36 piastrów lib. syryjskich od 100 kg (7,20 franków). Natomiast eksporterzy owoców i jaj otrzymują przy każdej wywiezionej partji towarów zwrot cła, w wysokości ustalanej przez Wysoki Komisarjat w porozumieniu z dyrekcją ceł, wynoszący na mocy postanowienia z dnia 20. I. 36:

1,62 piastry l. s. od skrzyni cytryn lub pomarańcz (t. j. 0,324 fr.),

4,02 piastry l. s. od skrzyni jaj (tj. 0,804 fr.)

W związku z tem eksporterzy kompletów skrzynkowych muszą pilnować, by na każde 100 kg towaru przypadło conajmniej 23 skrzynki do owoców, a 10 skrzyń do jaj, tak aby cło opłacone przez odbiorców mogło być w całości pokryte kwotą otrzymywaną tytułem zwrotu cła. Pozatem liczyć się wypada ze wzmożoną konkurencją ze strony miejscowej produkcji.

DOSTAWY POLSKICH SKÓR FUTRZANYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Dla zobrazowania udziału Polski w przywozie niewyprawionych skór futrzanych z zagranicy, poniżej podane jest zestawienie wartości towarów importowanych z wyżej wymienionych krajów w roku 1934-tym:

	dol.
Anglja	8.606.047
Francja	2.634.012
Europ. Rosja Sow.	2.128.935
Niemcy	1.786.356
Belgja	853.189
Polska	338.379
Chiny	7.631.664
Kanada	4.282.933
Australja	3.215.452
Japonja	1.835.247
Argentyna	1.236.667

Jak wynika z powyższego zestawienia Polska zajmuje obecnie 11-te miejsce w ogólnym przywozie surowych skór futrzanych do Stanów Zjednoczonych, a 6-te miejsce w ich imporcie z Europy, daje się przytem zauważyć stały przyrost importu naszych skór futrzanych, który w roku 1935 osiągnął poważną nadwyżkę w porównaniu do okresu 1930 — 1934. Import polskich skórek futrzanych do Stanów Zjednoczonych, przy uwzględnieniu stałego zapotrzebowania tego surowca przez przemysł przetwórczy, może doznać dalszego silnego wzrostu, o ile eksport tych artykułów z Polski ulegnie odpowiedniej reorganizacji.

Z pośród gatunków skórek futrzanych, importowanych z Polski na szczególną uwagę zasługują źrebaki, króliki, zające i wiewiórki. W mniejszych ilościach dostają się tutaj nasze kuny, gronostaje, lisy, skóry baranie, koźle i jagniąt. W imporcie skór źrebięcych Polska zajmuje obecnie 1-sze miejsce, przed Anglją Chinami i Argentyną. W ostatnim czasie pojawiły się źrebaki rumuńskie, które wprawdzie są tańsze od naszych, jednak gorsze gatunkowo.

Białe skórki królicze z Polski mają przed sobą silną konkurencję ze strony Francji i Belgji, które w dużej ilości zaopatrują rynek amerykański w ten artykuł. Polskie skórki są uważane za niższe od francuskich, wskutek niewłaściwego sposobu ich suszenia. Dlatego też skórki te są jeszcze mało znane w amerykańskim przemyśle przetwórczym (kapeluszowym). Należy nadmienić, iż hodowla królików białych we Francji stoi na wysokim poziomie rozwoju i produkcja tychże skórek uległa odpowiedniej standaryzacji.

Jeśli idzie o skórki zajęcze, to według opinji amerykańskich importerów są one dobrego gatunku i mogą w zupełności dorównywać skórkom pochodzenia francuskiego, czy też rosyjskiego, uważanym na rynku amery-

kańskim za najlepsze. Skórki tego rodzaju zaczęła dostarczać do St. Zjedn. w większych ilościach Rosja Sowiecka.

Biorąc pod uwagę, iż Stany Zjednoczone sprowadziły w 11 miesiącach roku ubiegłego 29.976.225 funtów skórek króliczych ogólnej wartości dolarów 12.861.128; 2,149.596 funtów skórek zajęczych ogólnej wartości dol. 662.769, oraz 199.858 skór źrebięcych za dol. 1,017.042. Należy stwierdzić, że rynek amerykański pozostaje w wielkiej mierze do dyspozycji polskiego towaru i w tej dziedzinie istnieją duże szanse dla naszego eksportu. — Przywóz skór futrzanych niewyprawionych do Stanów Zjednoczonych nie podlega żadnym ograniczeniom, ani opłatom celnym.

Import z Polski skórek futrzanych wyprawionych, farbowanych lub niefarbowanych, oraz lisów srebrnych napotyka na poważne trudności, z powodu wysokiego cła na tego rodzaju artykuły. Cło na lisy srebrne wynosi — 50% ad valorem. na skórki futrzane wyprawione — 25% ad valorem, na skórki futrzane wyprawione farbowane — 30% ad valorem.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 KWIETNIA 1936 R.

BELGJA. Rozporządzenie z 29 marca ustala wysokość podatku konsumcyjnego od margaryny i innych tłuszczów.

Z dn. 10 ub. m. zostały podwyższone stawki podatku obrotowego, pobieranego przy wwozie, od następujących artykułów: niektóre rodzaje mąki, gluten, krochmal, masło i niektóre tłuszcze roślinne, oraz ryby.

BRAZYLJA. Według zarządzenia z dn. 1. IV. 36 ustalono listy towarów, przy których eksporcie ustalony procent dewiz należy odstępować Bankowi Brazylijskiemu. m. in. obejmują one: 100 proc. dewiz przy eksporcie smalcu, 35 proc. — nawozów zwierzęcych i roślinnych, bawełny, ryżu, białego cukru, ziarna kakaowego, mięsa mrożonego, konserwowanego, kawy surowej. wełny surowej. kości, otrębów pszennych i innych.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — CEYLON. Z dn. 29. II. 36 zostało podwyższone cło na koprę.

Kontyngenty wwozowe na tkaniny przysługujące Polsce obejmują:

Tkaniny bielone (Bleached textiles)	—	370.327 yardów
„ szare (grey cloth)	—	80.092 yardów
„ drukowane (printe cloth)	—	344.544 yardów
„ farbowane (dyed cloth)	—	692.872 yardów
„ ze sztucznego jedwabiu	—	571.012 yardów

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — HONGKONG. Z dn. 1 kwietnia br. wprowadzone zostały nowe stawki podatku od napojów wyskokowych i tytoniu.

BUŁGARJA. Filje Banku Narodowego zostały upoważnione do wymiany walut, pochodzących z tranzakcyj kompensacyjnych, z zastrzeżeniem. że waluty te muszą pochodzić z eksportu.

DANJA. 11 marca br. ukazało się wyjaśnienie Ministerstwa Skarbu w sprawie clenia pasków z celofanu.

Z dn. 1 kwietnia uległo podwyższeniu cło na klej roślinny. 1 lipca wejdą w życie zmiany cła na obuwie sukienne, butelki, oraz niektóre wyroby szklane.

FRANCJA. Rozporządzenie z 8 ub m. ustala dodatkowy bezcłowy kontyngent na kartofle pochodzenia marokkańskiego.

Dnia 22 ub. m. ogłoszone zostały dekrety wprowadzające obowiązek znakowania względem następujących towarów: cegły żużlowej, młotów i narzędzi t. z. pneumatycznych, niektórych żarówek elektrycznych, granitu porfirowego oraz względem różnych aparatów i instrumentów medycznych i dentystycznych.

IRLANDJA. Z dn. 4 ub. m. uległo podwyższeniu cło na niektóre gatunki papieru.

JAPONJA. Na sesję parlamentu, która rozpoczyna się 1. V. 36 wniesiono projekty podwyżki stawki celnej na gazolinę, parafinę, różne oleje mineralne i roślinne oraz projekt przedłużenia ważności ustawy o ochronie handlu zagranicznego do kwietnia 1937 r.

LUKSEMBURG. Postanowieniem książęcem z 24 marca wwóz, tkanin bawełnianych został uzależniony od uprzedniego zezwolenia.

PALESTYNA. W dn. 2. IV. 1936 r. ukazało się rozporządzenie Rządu palestyńskiego, ustanawiające nowe stawki celne na zboże i mąkę. Stawki te obowiązują na okres 3-ch miesięcy, poczynając od dnia 1. IV. 1936 r. i są następujące:

	Od tony Ł. P. Mils.
Mąka pszenna:	
Klasa I. Gatunki: „North-King“, „Northern Gold“, „Three Misses“, „Britains Queen“, „Gold Medal“, „Tower“, „Nelson“, „Westminster“, „Great West“, „Red Dragon“, „Lion“ i inne gatunki podobnej jakości	12.250
Klasa II. Gatunki: „Brillant“, „Novelty“, „Silver Crown“, „Harrison“, „Pearles“, „Dingo“, „Henko“, „Eclipse“, „Charlick“ i inne gatunki podobnej jakości	8.700
Klasa III. Gatunki: „Stella Nr. I“, „Farine Special Extra“, „00 Granular Flour“, „0 Stellato Flour“ i inne gatunki podobnej jakości	6.800
Klasa IV. Gatunki: „B-3“, „B-4“, „00“, „G-S“, „G-D Extra Flour“ i inne gatunki podobnej jakości	5.650
Mąka żytnia	
Klasa I. Gatunek „Cream of Rye“ i inne gatunki mąki żytniej podobnej jakości . .	9.000
Klasa II. Wszelkie gatunki mąki żytniej z wyjątkiem „Straight Mill“	5.750
Klasa III. Gatunek „Straight Mill“	5.450

Mielona pszenica:

Wszystkie klasy	8.000
Semolina (zawierająca „semoule")	
Klasa I. Gatunek „SSSG" i inne gatunki semoliny lub „semoule" podobnej jakości	8.800
Klasa II. Gatunek „SSSF" i „SSSE" oraz inne gatunki semoliny lub „semoule" podobnej jakości	8.450

żyto:

Wszystkie gatunki (klasy)	5.450
Pszenica miękka	7.700

RUMUNJA. Ogłoszone zostały zmiany ewaluacji szeregu towarów (papier, wyroby kauczukowe obuwie, obrabiarki i maszyny, perfumerje, ołówki etc.), na skutek czego opłacać one będą zmieniony podatek obrotowy i luksusowy, pobierany przy wwozie.

Stałe opłaty pobierane od sztucznych włókien przędzalnych uległy zmianie.

Z dn. 16 ub. m. uległy, skontyngentowaniu (wraz z jednoczesnem nałożeniem opłat kontyngentowych), następujące towary: niektóre rodzaje papieru i tektury, części tekturowe do obuwia, piasek, ziemia okrzemkowa itp., szkła optyczne, oraz sprzęt domowy (talerze etc.) i wyroby sanitarne z fajansu.

STANY ZJEDNOCZONE. Pojawiły się wyjaśnienia taryfikacyjne, dotyczące wosku z wełny, piłek gumowych niewypełnionych powietrzem, maszyn do asfaltu, papieru pokrytego warstwą złota, amperomierzy i woltomierzy oraz chusteczek lnianych.

Z dn. 24 ub. m. wprowadzone zostało dumpingowe cło wyrównawcze na niektóre rodzaje szynek, słoniny i mięsa wieprzowego, pochodzenia irlandzkiego.

SZWAJCARJA. Rozporządzenie z 7 ub. m. wprowadza nowy system reglamentacji przywozu bydła rzeźnego i mięsa.

SYRJA — LIBAN. Dn. 20 marca uległy zmianie stawki celne na drut żelazny i stalowy, oraz na perfumerje.

WĘGRY. Z dn. 17 ub. m. ponownie obowiązuje cło na benzynę.

WŁOCHY. Według wyjaśnień władz włoskich przepisy dewizowe odnoszące się do krajów stosujących sankcje obowiązują również w zakresie tranzytu. Podania o przydział dewiz na cele tranzytu muszą być wniesione do Istcambi i należycie udokumentowane.

WIELKA BRYTANJA. Rozporządzenie z 31 marca br. zwalnia od cła t. z. kluczowego kilka typów aparatów projekcyjnych.

Z dn. 17 ub. m. uległo podwyższeniu cło na grzebienie (do czesania włosów).

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Istnieje możliwość eksportu do kolonij angielskich maszyn do mechanicznego prania bielizny. P/10341/45/Ro.

Firma angielska interesuje się importem naczyń emaljowanych. P/11387/44/Ro.

Firma zagraniczna w Alepie interesuje się importem naczyń emaljowanych i sprężyn do kanap do Syrji i Libanu. P/11323/2/4E/Ro.

Firma amerykańska poszukuje kontaktów handlowych z poważnymi dostawcami futer i skór w Polsce. Warunki: 3 proc. prowizji i akredytywa bankowa. P/11031/4H/M.

Firma amerykańska pragnie importować bezpośrednio z Polski używane worki z bel bawełny. P/11031/4H/M.

Firma w Singapore interesuje się importem haftów maszynowych bieliźnianych w dużych ilościach. P/11239/34/M.

Firma amerykańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami wyrobów koszykarskich. P/11031/4H/49/Sz.

Pudełka do cygar, papierośnice i inne artykuły dla palaczy poszukiwane przez firmę francuską. P/10866/34/Sz.

Na rynku egipskim istnieje zapotrzebowanie na kosze na bieliznę, ziarno itd. P/10646/49/Sz.

Wiklinę białą pragnie zakupić firma belgijska. P/9986/49/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców drewnianych fajek. P/10867/34/Sz.

Firma w Manilli (Filipiny) chciałaby nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami wódek. P/11002/32/Ż.

Poważna firma importowa w Curacao interesuje się dostawami mydła do prania. P/11086/39/Ż.

Firma w Bagdadzie (Irak) interesuje się importem różnych artykułów z Polski. P/10599/4M/Ż.

Firma w Buenos Aires chciałaby nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami papieru szmerglowego. P/11284/61/Ż.

Firma w Ambato (Ekwador) interesuje się nawiązaniem stosunków handl. z Polski. P/11227/19/Ż.

Firma francuska interesuje się dostawami kubków impregnowanych z tektury i małych beczułek drewnianych. P/10622/40/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POCIĄGI TOWAROWO-EKSPRESOWE NA LINJI GDYNIA ŁÓDŹ.

W celu zwiększenia sprawności przewozu wszelkich ładunków nadawanych za listami przewozowemi szybkości pośpiesznej od dnia 15 maja 1936 na trasie Łódź Kaliska—Toruń—Bydgoszcz — Gdańsk — Gdynia będą wprowadzone pociągi towarowe ekspresowe.

Ponieważ wprowadzenie tych pociągów ma wielkie znaczenie dla portu gdyńskiego, podajemy poniżej szczegółowy rozkład ich jazdy.

Pociąg 5562/461 odejście z Łodzi o godz. 18 m. 38, Kutno przybycie godz. 20 m. 25, odejście godz. 20 m. 58, Włocławek przybycie godz. 22 m. 04, odejście godz. 22 m. 10, Toruń przybycie godz. 23 m. 12, odejście godz. 23 m. 22, Bydgoszcz przybycie godz. 0 m. 21, odejście godz. 0 m. 46, Laskowice przybycie godz. 1 m. 50, odejście godz. 1 m. 57, Zajączkowo Tcz. przybycie godz. 3 m. 28, odejście godz. 3 m. 43, Hohenstein przybycie godz. 3 min. 54, odejście godz. 4 m. 24, Gdańsk Rdz przybycie godz. 4 m. 48, odejście godz. 4 m. 58, Gdynia osob. przybycie godz. 5 m. 40.

Czas w drodze z Łodzi Kaliskiej do Gdyni wynosi 11 g. 02 m.

W odwrotnym kierunku pociąg 462/5561 odejście z Gdyni Portu godz. 19 m. 49, Gdynia osob. przybycie godz. 19 m. 54, odejście godz. 20 m. 07, Gdańsk Rdz. przybycie godz. 20 m. 40, odejście godz. 20 m. 50, Hohenstein przybycie godz. 21 m. 15, odejście godz. 21 m. 16, Zajączkowo Tczewskie przybycie godz. 21 m. 27, odejście 21 m. 57, Laskowice przybycie godz. 23 m. 37, odejście godz. 23 m. 42. Bydgoszcz przybycie godz. 0 m. 44, odejście godz. 1 m. 14, Toruń Przedm. przybycie godz. 2 m. 17, odejście godz. 2 m. 27, Włocławek przybycie godz. 3 min. 39, odejście godz. 3 m. 37, Kutno przybycie godz. 4 m. 45, odejście godz. 5 m. 18, przybycie do Łodzi Kal. godz. 7 m. 02.

Czas w drodze z Gdyni do Łodzi Kal. wynosi 11 godz. 13 minut.

Równocześnie będą zaprowadzone na trasie Warszawa — Kutno pociągi skomunikowane w Kutnie z pociągami Nr. 461 i 462 mianowicie:

z Warszawy Gł. Tow. poc. Nr. 1391 odejście o godz. 13.38, przybycie do Kutna o godz. 20 m. 19 i z Kutna poc. Nr. 4362 odejście o godz. 5 m. 05 przybycie do Warszawy Gł. Tow. o godz. 7 m. 57.

Czas w drodze wynosi: z Warszawy do Gdyni 16 g. 02 m. a z Gdyni do Warszawy 12 godz. 08 min.

Pociągami temi będą przewożone wszelkiego rodzaju ładunki za pośpiesznemi listami przewozowemi zarówno wagonowe jak i drobnicowe nadane do przewozu na stacjach początkowego odejścia pociągu, na stacjach pośrednich, na których pociąg ma postój, wyznaczony rozkładem jazdy, oraz przewożone będą ładunki tranzytem przez tę trasę jak i do stacyj położonych na linjach zbaczających.

KOLEJOWE ZNIŻKI NADMORSKIE.

Dnia 1 maja rb. wchodzi w życie 33% zniżka dla powracających z letnisk nadmorskich do miejsc stałego zamieszkania, po conajmniej 14-dniowym pobycie w letnisku. Tegoż dnia wchodzi również w życie 33%-owa zniżka kolejowa dla uzdrowisk sezonowych w liczbie około 30, oraz dla uzdrowisk otwartych przez cały rok w liczbie około 20.

Jako uzasadnienie przejazdu ulgowego, w dowolnej klasie pociągów osobowych i pospiesznych — służy zaświadczenie, wydane przez zarządy uzdrowisk.

Wystąpienia o pogłębienie ulgi lub rozszerzenie obszaru jej ważności na ogół letnisk nie są uwzględniane.

Zniżki kolejowe przyznano dla następujących kąpielisk morskich: Bór, st. kol. Jastarnia; Cetniewo, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo; Chałupy, Dębki, st. kol. Krokowa: Gdynia, Hel, Jasne Wybrzeże, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo; Jastarnia, Jastrzębia Góra, st. kol. Łebcz lub Wielka Wieś Hallerowo; Jurata, Karwia, st. kol. Krokowa lub Wielka Wieś Hallerowo; Karwieńskie Błota, st. kol. Krokowa lub Wielka Wieś Hallerowo; Kuźnica, Lisi Jar, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo; Orłowo Morskie. st. kol. Kolibki Orłowo: Ostrowo. st. kol. Wielka Wieś Hallerowo: Puck, Rożewie, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo: Swarzewo, Tupadły, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo; Wielka Wieś Hallerowo, Wielka Wieś.

RYNKI SPOŻYWCZE

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH (Według danych Polskiego Biura Eksportu zboża w Gdańsku)

W miarę zbliżania się nowych zbiorów na półkuli północnej, zauważa się wzmożony niepokój giełd terminowych, mających dzisiaj słabe oparcie towarowe. W tym samym czasie rok temu ilości pszenicy argentyńskiej i australijskiej, wolne do eksportu, były o 2 milj. ton większe, aniżeli obecnie, Francja wyprzedawała 1 milj. tonn pszenicy w sposób gwałtowny. akcja przeto baissistów miała twarde i pewne

podstawy. Sprzedaże pszenicy in blanco terroryzowały wówczas rynki, przytem rekordowe zeszłoroczne zbiory kukurydzy argentyńskiej uniemożliwiały próby zwyżki cen zbóż pastewnych.

Sytuacja obecna jest znacznie korzystniejsza od zeszłorocznej nie tylko ze względu na poważne zmniejszenie się zapasów światowych, lecz przedewszystkiem wobec tegorocznego nieurodzaju pszenicy argentyńskiej, stanowiącej normalnie bazę gry na zniżkę. W miesiącach zimowych kursowały pogłoski o wielkiem zaangażowaniu się in blanco eksporterów argentyńskich na giełdach terminowych, co tembardziej jest prawdopodobne, że system sprzedaży zbiorów argentyńskich oparty był właśnie na tranzakcjach terminowych w Liverpoolu, Londynie i Rotterdamie. W międzyczasie wypadki polityczne wpłynęły na zwiększenie zakupów do Europy, przyspieszając proces zwyżkowy. W ciągu ostatnich 4-ech miesięcy notowania pszenicy w Rotterdamie zwyżkowały z Hfl. 4,20 do Hfl. 4,90 i stopniowo gestja cen pszenicy przesuwała się coraz silniej z Argentyny do Kanady, posiadającej obecnie największy na świecie remanent ok. 5,5 miljona tonn.

Ruch zwyżkowy wszakże wstrzymany został w zakresie pszenicy w ciągu bieżącego miesiąca, pomimo równoczesnej zwyżki kukurydzy, żyta i jęczmienia. Przyczyna leżała z jednej strony w nieoczekiwanej dywersji ze strony wyprzedaży pszenicy francuskiej i portugalskiej, które jakoby zostały już zakończone i z drugiej strony w ustępliwości kanadyjskiego Wheat Board'u, dążącego do likwidacji zapasów. Taktyka zakupowa angielskich koncernów młynarskich największych importerów pszenicy na świecie, prowadzona jest w ostatnich czasach na „przetrzymanie" „Wheat Board'u i wymuszenie zniżki. Dowodem tego są wyjątkowo szczupłe zapasy w Anglji, a ostatnio było nawet przedmiotem interpelacji w Izbie Gmin i projektu rządu zakupienie zapasów na wypadek mobilizacji.

Jak wspomnieliśmy, obecnie pewne już jest zakończenie kampanji tegorocznej z minimalnemi zapasami pszenicy na poziomie najniższym z ostatniego 10-lecia. W tych warunkach z niepokojem oczekują giełdy światowe nadchodzących żniw, zwłaszcza zbiory Ameryki Północnej zadecydują o kształtowaniu się cen na szereg miesięcy. Jaka będzie zdolność eksportowa Kanady, wyprzedanej w sierpniu z zapasów, czy Stany Zjednoczone będą miały nadmiary, oto są pytania, niepokojące giełdy zbożowe. Nie dziw więc, że wiadomości o zmianach atmosferycznych są pilnie śledzone i dyskontowane na giełdach terminowych.

W Stanach Zjednoczonych pszenica ozima zapowiada się nie lepiej od złych zbiorów zeszłorocznych. Rejony południowo - zachodnie cierpią nadal od suszy. Chociaż donoszą o zwiększeniu powierzchni pszenicy jarej i dostatecznych zapasach wilgoci w środkowych i północno - zachodnich rejonach, to jednak napływają meldunki o zbyt niskiej temperaturze, nie sprzyjającej wegetacji. Szczególnie z Kanady donoszą o nieodzownem opóźnieniu żniw i w związku z tem o obawach złych zbiorów przeważnie zawodzących gdy są późne w tamtejszych warunkach.

W Europie Zachodniej, nie wyłączając Francji, Hiszpanji i Portugalji szacunki są niższe od zeszłorocznych.

Zbiory kukurydzy argentyńskiej wskutek deszczów są opóźnione, co prawdopodobnie odbije się również na gatunku i ilości zdatnej do eksportu. Szacunek ostatni z przed 6 tygodni obniżony był do 9,6 milj. tonn, co dałoby ok. 8 milj. tonn na eksport — ilość wielką na stosunki światowe w wypadku normalnych zbiorów tego artykułu na Bałkanach. — Jednakże zwyżka ceny kukurydzy właśnie w kwietniu o przeszło 10%, nie wyłączając dalszych terminów, wskazywałaby raczej na niższą jeszcze od oficjalnej ocenę żniw bieżących. Zbiory te w każdym razie są jednym z najważniejszych o ile nie najważniejszym elementem kształtowania się ogólnej światowej konjunktury zbożowej.

Najsilniejsze tempo eksportowe Polski zostało już zakończone. Wywieźliśmy w bieżącej kampanji produktów zbożowych nie mniej, niż w tym samym czasie kampanji ubiegłej. Wielkie sprzedaże marcowe żyta, jęczmienia i mąki dały realną podstawę zwyżce ceny wewnętrznej i pozwoliły na stopniowe podwyższanie żądań zagranicą. Jednakże w ostatnim miesiącu żyto kanadyjskie jest w coraz silniejszem zaofiarowaniu w Europie, dochodząc nawet do Danji po cenach konkurencyjnych z naszemi, co niewątpliwie zmniejszy nasze możliwości zbytu i utrudni akcję zwyżkową.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU MASŁA

za czas od 16 — 27 kwietnia rb. (według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu)

Druga połowa kwietnia rb. nie odznaczyła się na maślarskich rynkach podaży i popytu żadnemi szczególnie ciekawemi faktami. Miernikiem naszych cen pozostał bardziej niż kiedykolwiek Londyn, wobec ponownego skoncentrowania prawie całej nadwyżki eksportowej na rynku angielskim. Rynek ten notował w minionym okresie sprawozdawczym niejednolitą tendencję, a ceny sprzedaży wykazywały nieraz w ciągu jednego tygodnia kilkakrotne wahania. Jeśli dostawy masła polskiego nie odgrywają na rynku angielskim, wobec stosunkowo nikłych ilości, żadnego wpływu, to ważny czynnik regulujący ceny stanowi masło nadchodzące z krajów produkcji południowej kuli ziemskiej. Dostawy te

ulegają znacznym wahaniom i w ostatnim czasie częściowo przekroczyły zeszłoroczny poziom. Głównym dostawcą pozostaje Nowa Zelandja, gdy natomiast Australja ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne mniejsze śle ilości masła, a tem samem odgrywa skromniejszą rolę. W ciągu ubiegłego tygodnia nadeszło do Londynu 238.000 skrzyń, z czego przypada blisko 220.000 skrzyń na Nową Zelandję, reszta natomiast na Australję i Argentynę. W ciągu bieżącego tygodnia oczekiwana jest rekordowa cyfra 312.000 skrzyń, jednak już w następnym tygodniu dostawa opada do niespełna 185.000 skrzyń. Ze względu na nadchodzący koniec sezonu zwiększonej produkcji, można się liczyć ze stopniowym spadkiem dostaw masła ze wszystkich krajów południowej kuli ziemskiej.

Poziom notowań Giełdy Towarowej w Londynie uwidaczniają następujące biuletyny:

	z dn. 10 kwietnia	17 kwietnia	24 kwietnia	równy okres kwiecień 35
argentyńskie	—	—	—	72—74
australijskie	87—89	85—87	86—88	71—73
duńskie	108	102—105	105	95
holenderskie	86—88	83—88	85—88	70—72
estońskie	—	—	—	—
łotewskie	88—90	87—90	88—90	—
litewskie	90	85—88	—	74—76
nowozelandzkie	87—89	85—87	87—89	76—77
polskie	85—86	85—86	82—84	—
rosyjskie	—	—	—	69—71

Dowozy w ciągu marca rb. wykazują znaczniejszy spadek w stosunku do równego okresu poprzednich dwóch lat. Ten sam objaw daje się zauważyć za okres I. kwartału r. b. pod względem ilościowym, natomiast wartościowo stwierdza się wzrost importu:

Dowieziono w r.:	1934	1935	1936
w marcu	939.897	894.374	748.785 cwt.
natomiast od stycznia do marca	2.628.223	2.343.863	2.255.009 cwt.
wartość Ł.	8.892.048	9.865.883	10.277.165 cwt.
z czego przypada na Polskę:			
w marcu	—	461	6.767 cwt.
natomiast od stycznia do marca	—	3.160	28.772 cwt.
wartość Ł.	—	16.176	103.272 cwt.

W ciągu pierwszego kwartału rb. zwiększyły się poza Polską dostawy z południowej Afryki, Łotwy, Litwy, Holandji, Argentyny, zmniejszył się natomiast przywóz z Australji, Nowozelandji i Szwecji.

Zapasy w chłodniach angielskich wykazują według ostatnich danych statystycznych nieznaczny wzrost, jakkolwiek ani w przybliżeniu nie dorównują one zapasom z poprzednich lat. Wynosiły bowiem w połowie marca rb. 396.952 skrzynie, pod koniec marca 384.266 skrzyń, 11 kwietnia 401.538 skrzyń, wobec 493.834 skrzynie w połowie kwietnia 1935 r. a 964.073 skrzynie w połowie kwietnia 1934 r.

Notowanie duńskie w okresie sprawozdawczym wynosiło:

1936	
9 kwietnia	180,— koron
16 „	170,— „
23 „	170,— „
1935	
11 kwietnia	160,— koron
18 „	160,— „
25 „	152,— „
1934	
12 kwietnia	127,— koron
19 „	120,— „
26 „	122,— „

Rynek krajowy w ciągu ubiegłego okresu sprawozdawczego notował tendencję spokojną. Poszczególne ośrodki konsumcyjne pokrywają swe bieżące zapotrzebowanie z przyległych terenów, skutkiem czego gros nadprodukcji województw zachodnich kieruje się na eksport.

RYNEK MAŚLARSKI W BELGJI.

Obecna sytuacja z zakresu zbytu masła na rynku belgijskim kształtuje się niekorzystnie dla eksporterów zagranicznych.

Cena masła duńskiego, którego import do Belgji wynosi obecnie 36,5% kontyngentu ogólnego, kalkulowała się w połowie kwietnia 12, 15 fr. belg. cif Antwerpja. Dodawszy do tej ceny 6 frb. tytułem opłaty licencyjnej i 1,61 fr. b. tytułem cła, cena na masło duńskie w dostawie na rynek belgijski wynosi 19,76 fr. b. za kg, podczas gdy cena na najlepszy gatunek masła belgijskiego wynosiła 17 fr. b. a najtańszy 14,30 fr. b.

Masło holenderskie, którego import do Belgji wynosi 25,5% kontyngentu ogólnego, kalkuluje się 9,82 fr. b., a z opłatą i cłem 17.43 fr. b. za kg.

Masło irlandzkie, którego import wynosi 25% kontyngentu ogólnego, kalkuluje się 9,77 fr. belg. cif Antwerpja, a z opłatą i cłem, 17,38 fr. belg. za kg.

Od szeregu miesięcy daje się obserwować w Belgji wzrost konsumcji margaryny. W miesiącach zimowych cena na masło na rynku belgijskim przekroczyła poważnie 20 fr. za kg wobec czego masy konsumentów musiały zrezygnować z zakupu masła zagranicznego i przerzuciły się na margarynę. Obecnie chociaż ceny spadły, konsumenci w dużej mierze pozostali przy konsumcji margaryny.

POŁOWY RYB MORSKICH W KWIETNIU.

Połowy naszych rybaków wypadły w kwietniu b. roku bardziej korzystnie niż w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku. Niestety, dotyczy to tylko ilościowych wyników połowów, pod względem wartości natomiast mamy dość znaczny spadek względem kwietnia 1935 roku, co się tłumaczy spadkiem niektórych wartościowych połowów, jak łososi, mielnic, troci, niektórych odmian płastug, szczupaków. Znaczne połowy szprotów, wraz ze śledzikami i dorszy nie mogły wyrównać tych strat na wartości.

Złowiono ogółem 1.434.130 kg ryb o wartości 163.441 zł, czyli o 365 tys. kg więcej i o 92 tys. złotych wartości mniej niż w kwietniu ub. roku.

Połowy pełnego Bałtyku, uwzględnione w powyższych liczbach dały 229.720 kg. o wart. 28.914 zł, wobec 136.690 kg o wartości 25.625 zł w kwietniu ub. roku. Znaczne zwiększenie tych połowów idzie w parze z nieznaczną tylko zwyżką ich wartości. Trzeba jednak mieć na uwadze, że połowy w kwietniu 1935 roku dały stosunkowo wysoką wartość na jednostkę wagi, to też do porównania, jako miara. nie zupełnie się nadają.

Naogół kwietniowe połowy pełnego Bałtyku w tym roku można uważać za korzystne, pomyślnie się rozwijające. Bo też był czynnik, który zachęcał do nich — a była nim nowa zamrażalnia ryb przy Chłodni Rybnej w Gdyni, która umożliwiła natychmiastowe preparowanie pierwszorzędnej ryby mrożonej. Ta dodatnia okoliczność została jednak, znowuż zrównoważona ujemnemi skutkami braku zorganizowanego odbioru w kraju na rybę z tych połowów bałtyckich.

Z połowów pełnego Bałtyku było (licząc w nie połowy bornholmskie i na Głębi Gdańskiej): dorszy 184.800 kg, wartości 22.176 zł, storni 39.920 kg — 5.988 zł, zimnicy 5.000 kg — 750 złotych.

Na poszczególne gatunki ryb złowionych w kwietniu przypadło (ilość w kilogramach, wartość kg. w groszach w nawiasie) szproty: 1.005.000 (5), śledziki: 134.320 (15), dorsze: 200.200 (12), płastugi, stornia: 57.420 (15), zimnica: 5.000 (15), gładzicy brak a w roku ubiegłym w kwietniu złowiono jej 7.500 kg., węgorze: 1.150 (140), kwapy: 610 (50), sieja: 80 kg. w 72 sztukach (160), łososie duże: 13.730 kg. w 1.552 sztukach (450), łosoś mały (mielnica): 430 kg. w 1047 szt. (220), troć 320 kg. w 103 sztukach (450), szczupaki: 5.720 (150), okonie: 4.670 (50), płocie: 4.350 (50), certy: 1.150 (40).

Podział połowów na poszczególne miejscowości: Hel 464.530 kg. o wartości 46.716 zł. (wzrost ilościowy o sto ton, spadek wartościowy o 60 tys. zł. w stosunku do roku ubiegłego.) Gdynia 458.150 kg. — 19.029 zł. (wzrost ilości o 97 ton, spadek wartoś. o 8 tys. zł.) miejscowości od Jastarni do W. Wsi 230.480 kg. o wartości 55.485 zł. (wzrost ilościowy o 88 ton. spadek wartości o 22 tys. zł.), miejscowości od Chłapowa do Karwi 23.260 kg. — 2.829 zł., (wzrost o 8 tys. kg. spadek o 1 tys. złotych), miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża 27.990 kg. — 10.468 zł. co stanowi spadek tak ilościowy o 20 tys. kg. jak i wartościowy o 4 tys. zł. w porównaniu z kwietniem ubiegłego roku.

Największym odbiorcą ryb były w dalszym ciągu wędzarnie, odbierając 729.940 kg. o wartości 36.017 zł., na rynku miejscowym i do kraju sprzedano w stanie świeżym 696.060 kg. — 106.706 zł. Gdańsk odebrał zaledwie 3.630 kg. — 468 zł. Zagranicę wysłano łososi 4.500 kg. — 20.250 zł., (do Szwecji 3.100 kg. — do Szwajcarji 1.200 kg., do Anglji 200 kg.)

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO RYBAMI I TOWARAMI RYBNEMI W KWIETNIU.

Obroty handlowe rybami i towarami rybnemi portu gdyńskiego składają się z przeładunku towaru zagranicznego w porcie handlowym i w porcie rybackim, oraz dowozu do portu rybackiego ryby z własnych połowów. Poniższe dane obejmują tylko obroty towarem zagranicznym w porcie handlowym i rybackim.

Ogólny import towarów rybnych w kwietniu wyniósł 741 ton z czego na port rybacki przypada 305 ton, a na port handlowy 436 ton. Import utrzymał się na poziomie roku ubiegłego, w stosunku zaś do miesiąca marca r. b. ilościowy spadek wyniósł 75% (zakończenie sezonu zimowego).

W porcie rybackim dwa statki z Norwegji wyładowały: śledzi solonych norweskich: 2.204/1 beczek t. j. 253 ton. tranu 17,5 ton, tłuszcz rybny 15 ton. klej rybny 5,5 ton, olej śledziowy 13 ton, mączka rybna 0.5 ton.

Do portu handlowego dowiozły 2 statki polskie i 28 obcych. drobnicowemi partjami: śledzi solonych z Norwegji: 207 ton. z Holandji 59 ton, tranu: z Norwegji 75 ton, z Danji 34 ton, z Holandji 11 ton, Konserw rybnych: portugalskich: 1.677 kg., francuskich 687 kg., szwedzkich 654 kg., łotewskich 346 kg., belgijskich 275 kg., hiszpańskich 60 kg.. duńskich 48 kg., holenderskich 23 kg., Inne ryby: z Niemiec 632 kg., z Belgji 492 kg., ze Szwecji 53 kg., z Norwegji 40 kg.

Z porównania obrotów portu rybackiego z portem handlowym wynika, że na jeden

statek portu rybackiego wypada 152 ton towaru, a w porcie handlowym 25 ton towarów rybnych. Z portu rybackiego wysłano 71 wagonów z towarami rybnemi.

KRONIKA.

— **NIEWYKORZYSTANE MOŻLIWOŚCI DLA ZBYTU ŚWIEŻYCH DORSZY.** Brak miejsca na składowanie mrożonych ciągle dorszy z połowów polskich rybaków, pociągnie za sobą przymusowe bezrobocie rybaków, jeżeli nie znajdzie się zbytu na mrożone czy świeże dorsze. Kraje posiadające silnie rozwinięte rybołówstwo morskie nastawiły się prawie wyłącznie na sprzedaż świeżych ryb, wysyłanych do najdalszych miejscowości w odpowiedniem opakowaniu (w lodzie np.) Próby robione obecnie w Helu przez jednego z ruchliwych kupców, dowiodły, że najwyższy czas aby i u nas wejść na tą drogę (z Helu wysyła się tygodniowo do 200 skrzyń a 50 kg. dorszy w lodzie). Obniżenie taryf kolejowych dla drobnych wysyłek dorszy jest niezbędnem dla dalszego szybkiego rozwoju tych pomyślnych prób. Szczegółowych natomiast badań wymaga zagadnienie rozwinięcia produkcji konserw z dorsza.

— **ROKOWANIA POLSKO - GDAŃSKIE W SPRAWIE OBROTÓW RYBNYCH.** Za kilka miesięcy upływa dwuletni okres porozumienia polsko-gdańskiego, w sprawie wzajemnej wymiany towarów rybnych, porozumienia mieszczącego się w ramach umowy o obrotach produktami rolniczemi między Polską a W. M. Gdańskiem.

Umowa zawarta na okres jednego roku, jest corocznie przedłużaną przy uwzględnieniu zmian dyktowanych przez praktykę życiową. Umowa dzieli się na dwa porozumienia, jedno zawarte między czynnikami rządowemi obydwu stron ustala wielkość kontyngentów, drugie zaś porozumienie zwane „branżowem" zawiera się między prywatnemi stronami dla praktycznego wykonania obrotów towarowych.

W dniu 5 maja br. odbyło się w Gdańsku pierwsze posiedzenie czynników oficjalnych (polskich i gdańskich) w sprawie przedłużenia umowy i ustalenia kontyngentów na rok następny (trzeci z rzędu). Rozmowy branżowe rozpoczną się później.

Mając na uwadze wyniki obecnego, czyli drugiego roku porozumienia polsko - gdańskiego, można się spodziewać zatrzymania dotychczasowych kontyngentów rybnych. Ze strony polskiej wysunięte będą zapewne żądania zwiększenia ilości ryb wywożonych w ruchu granicznym przez naszych rybaków morskich, gdyż tegoroczne kontyngenty były niewystarczające, a w ogólnych ilościach stanowią one mały odsetek. Strona zaś gdańska domagać się będzie zwiększenia niektórych kontyngentów (np. konserwy szprotów w oliwie) i dopuszczenia pewnych ilości świeżych ryb (certy, leszcze) na rynek polski bez pośrednictwa organizacyj branżowych czy firmowych, czyli z wolnej ręki.

— **PRACĘ ZAMRAŻALNI OGRANICZA BRAK KOMÓR SKŁADOWYCH W CHŁODNI RYBNEJ.** Obniżone koszty mrożenia spowodowały duże zainteresowanie się firm mrożeniem ryb. Niestety mała pojemność komór składowych Chłodni Rybnej nie pozwoli na robienie większych zapasów ryb mrożonych, a całkowite zapełnienie magazynów Chłodni Rybnej może nastąpić w ciągu najbliższego tygodnia.

Dopiero po oddaniu do użytku nowej chłodni śledziowej (gdzie część komór przewidziana jest na składowanie ryb mrożonych), zwiększą się możliwości magazynowania ryb zamrożonych.

WYDAWNICTWA

DR HERBERT SAND: „AMORTYZACJA W ROZUMIENIU GOSPODARCZEM I PODATKOWEM".

W ostatnich dniach ukazała się drukiem praca p. Dr. Herberta Sanda, wicedyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej w Łodzi p. t. „Amortyzacja w rozumieniu gospodarczem i podatkowem".

Wobec aktualności, jakiej nabrała sprawa postępowania amortyzacyjnego w świetle zmian przepisów podatkowych, oraz orzecznictwa Najwyższych Sądów, naświetlenie poruszonej kwestji w wspomnianej pracy p. Dr. Sanda może doskonale ułatwić szerokim sferom gospodarczym ustalenie wniosków, jakie nastręczają się w tem tak żywotnem zagadnieniu.

Pracę powyższą w cenie zł 1.50 od egzemplarza można nabyć w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, wpłacając przypadającą należność na P. K. O. Nr. 204.415.

PRZEGLĄD OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ I PRZECIWGAZOWEJ.

Zarząd Główny L. O. P. P. w Warszawie wydaje miesięcznik p. t. „Przegląd Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej", w którym są poruszane i omawiane aktualne tematy, dotyczące organizacji i zagadnień obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Przemysł, jako najbardziej zagrożony w razie wojny, powinien przygotować akcję obrony przeciwlotniczo-gazowej biernej na terenie swoich zakładów, nietylko ze względu na obronność i potrzeby ogólne Państwa, ale również w dobrze zrozumianym interesie własnym. Przemysł więc powinien się w pierwszym rzędzie interesować wszelkiemi zagadnieniami i poczynaniami na tem polu.

W związku z powyższem oraz z uwagi na to, że wyżej wspomniane czasopismo jest je-

dynym organem omawiającym wszelkie poczynania w o. p. l. g., zakresie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, Pomorski Urząd Wojewódzki, działając w myśl wytycznych Ministerstwa Przem. i Handlu, zwrócił uwagę Izby naszej na ten miesięcznik i zalecił jego prenumeratę zakładom przemysłowym na Pomorzu.

Roczna prenumerata „Przeglądu" wynosi zł 6 (sześć). Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ulica Wierzbowa 9. Konto czekowe P. K. O. — 20040.

PRZETARGI

PRZETARG NA CZARNY DĄB.

Wileński Urząd Wojewódzki niniejszem ogłasza pisemny przetarg ofertowy na dzierżawę odcinków rzeki Wilji powyżej m-ka Zodziszki, celem oczyszczenia łożyska rzeki od zatopionych dębów czarnych oraz innych pni drzewnych z tem, że wydobyty materjał drzewny przejdzie na własność przedsiębiorcy za opłatą ustaloną wynikiem przetargu, nie niższą jednak od zł 10 za 1 m^3 materjału dębowego i zł 1 za 1 m^3 innego materjału drzewnego. W razie nieuzyskania w drodze przetargu powyższych minimalnych cen dzierżawa odcinków rzeki Wilji, w celu oczyszczenia nurtu, nie będzie oddaną.

Przetarg odbędzie się w dniu 27 maja o godz. 10-ej w Urzędzie Wojewódzkim Wileńskim (Oddział Wodny, pokój Nr. 71), gdzie też należy składać pisemne oferty w dniu przetargu, nie później godziny 9-ej, łącznie z pokwitowaniem Kasy Skarbowej na wpłacone wadjum przetargowe w wysokości 300 zł.

Urząd Wojewódzki zastrzega sobie prawo przeprowadzenia, w razie potrzeby, dodatkowego przetargu ustnego natychmiast po otwarciu ofert pisemnych oraz swobodę w wyborze oferenta, uzależniając to od fachowych i finansowych zdolności przedsiębiorstwa i solidności firmy.

O szczegółach warunków przetargu i dzierżawy informuje Oddział Wodny Urzędu Wojewódzkiego w Wilnie (pokój Nr. 71. tel. 10-06, gdzie też można otrzymać wzór umowy dzierżawnej).

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	12. 5.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	13. 5.
s/s CAPELLA*	19. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	20. 5.
—		**1) Turku, Mäntyluoto** **2) Helsinki, Kotka, Wiborg** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WILH. RUSS s/s GISELA L.M. RUSS lub substytut	9. 5. 15/16. 5.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	12. 5.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	13. 5.
s/s CAPELLA*	19. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	20. 5.
		Tallinn		
s/s MAGNUS	17. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	18. 5.
s/s SKJÖLD	31. 5.	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJÖLD	1. 6.
		Tallinn		
		ŁOTWA		
s/s HERO* (via Bremen)	11. 5.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	11. 5.
s/s URANUS*	18. 5.	co tydzień	s/s URANUS*	18. 5.
		Ryga		
s/s MAGNUS	17. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	18. 5.
s/s SKJÖLD	31. 5.	co 3 tygodnie	s/s SKJÖLD	1. 6.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	10. 5. 24. 5.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	13. 5. 27. 5.
		LITWA		
s/s FALKEN	10. 5. 24. 5.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	13. 5. 27. 5.
s/s MARIEHOLM*	7. 5. 18. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	7. 5. 18. 5.
s/s MAGNUS	17 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	18. 5.
s/s SKJÖLD	31. 5.	co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD	31. 5.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	16. 5.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 14 dni	s/s HUNDVAAG	19. 5.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 5.
s/s INGEBORG	11/12. 5.	co 10 dni	s/s INGEBORG	11/12. 5.
s/s MARIEHOLM*	18. 5.		s/s MARIEHOLM*	18. 5.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	12. 5. 26. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	12. 5. 26. 5.
s/s BLENDA	18. 5. 1. 6.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	20. 5. 3. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	11. 5.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	11. 5.
s/s EGON	18. 5.	co tydzień	s/s EGON	18. 5.
		NIEMCY		
		Hamburg		
		(Pool: 3 niemieckie towarzystwa		
s/s BERNHARD	9. 5.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s BERNHARD	9. 5.
s/s WILH. RUSS	12. 5.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s WILH. RUSS	12. 5.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s HERO*	11. 5.
s/s HERO*	11. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s URANUS*	18. 5.	co tydzień	s/s URANUS*	18. 5.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	6. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	7. 5.
	13. 5.	co tydzień		14. 5.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 14. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 14. 5.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
m/s BATAVIA	12. 5.	**Oslo, Moss, Drammen i inne**	m/s BATAVIA	12. 5.
s/s BORGILA	19. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BORGILA	19. 5.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim		
		i inne		
s/s JAEDEREN	10. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	11. 5.
		co 2—3 tygodnie	s/s URSA	25. 5.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	10. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	14. 5.
s/s LECH*	17. 5.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	21. 5.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	10. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	14. 5
s/s LUBLIN*	17. 5.	co tydzień	s/s LUBLIN*	21. 5.
		Manchester/Liverpool		
s/s KATHOLM	7. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KATHOLM	7. 5.
s/s HINDSHOLM	10/11. 5.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	10/11. 5.
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	9. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	9. 5.
lub subst.		co tydzień	lub subst.	
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s WESER	25. 5.	co miesiąc	s/s WESER	25. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s IRENE lub subst.	13. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s IRENE lub subst.	13. 5
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	12. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	13. 5.
s/s PUCK	19. 5.	co tydzień	s/s PUCK	20. 5.
s/s ANDROMEDA	11. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ANDROMEDA	11. 5
s/s OREST	14. 5.	1—2 razy w tygodniu	s/s OREST	14. 5
s/s BUTT	7. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	7. 5.
s/s BUSSARD	18. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	18. 5.
s/s WIBORG	ok. 18. 5.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 18. 5.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	12. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	13. 5.
s/s HEL	19. 5.	co tydzień	s/s HEL	20. 5.
s/s BUTT	7. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	7. 5.
s/s BUSSARD	18. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	18. 5
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	ok. 13. 5.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	18. 5.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	8. 5.
	1. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		22. 5.
		co 2 tygodnie		5. 6
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	17. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	18. 5.
s/s SKJÖLD	31. 5.	co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD	1. 6.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	16. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	16. 5.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
—		**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s SCANIA	ok. 11. 5.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s HEMLAND* m/s VINGALAND	16. 5. 5. 6.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s HEMLAND m/s VINGALAND	22/23. 5. 4. 6.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL lub subst.	ok. 15. 5.
m/s LEWANT	17. 5.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT	17/20. 5.

B. Porty dalsze

s/s CLIFFWOOD* s/s SCANSTATES*	9. 5. 16. 5.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CARPLAKA* s/s MINNEQUA	8. 5. 14. 5.
m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI*		**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s BATORY m/s PIŁSUDSKI*	18. 5. 2. 6.
s/s TANGER	16. 5.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	16. 5.
m/s KR. MARGARETA m/s LIMA m/s NORDSTJÄRNAN	9. 5. 1. 6. 6. 6.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA m/s LIMA lub subst.	20. 5. 20. 6.
s/s ATLANTA s/s EQUATOR s/s BORE IX	11. 5. 2. 6. 15. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s BORGLAND s/s ORIENT	7. 5. 21. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s PUŁASKI ok. 22. 6.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI ok. 30. 6.
s/s SKAGERN	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF BATH 16. 5. m/s DOLIUS 6. 6 s/s CITY OF CARDIFF 27. 6.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
m/s TROLLEHOLM 15. 5. m/s TOLEDO 23. 5. m/s VASAHOLM 2. 6.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TITANIA 22. 5.
s/s WEST MORELAND 15. 5. s/s WEST TACOOK 13. 6.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST MORELAND 15. 5. s/s WEST TACOOK 13. 6.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 maja:

s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s MARIEHOLM lin. z Kalmaru i Stockholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdam dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s TRIO po węgiel, Behnke & Sieg.

8 maja:

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, A. S. L.

s/s SVEN lin. po bunker, Behnke & Sieg.

s/s ASLAUG. PAM.

s/s FERRO po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s OLTUL po węgiel, PAM.

s/s RIBERSBORG po węgiel, MEW.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

9 maja:

s/s CITY OF BATH lin. po ładunek do portów Dalekiego Wschodu, PAM.

s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, ASL.

s/s MINORCA lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

s/s BERNHARD lub substytut lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s WILHELM RUSS lin. po ładunek do Mäntyluoto, Wasa, Yxpila, Lenczat.
s/s JULIANE po węgiel, PAM.

10 maja:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyład., Polbrit.
s/s URSA lin. z zachodniej Norwegji dla wyładowania, Bergenske.
s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s FALKEN lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska..
s/s ELLAVORE ze złomem, PAM.
s/s SIGRID ze złomem, Rummel & Burton.

11 maja:

m/s KRONPRINSESSAN MARGARETA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, PAM.
s/s INGEBORG lin. ze Stockholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s HERO lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zach. Norwegji, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ATLANTA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s SCANIA lin. po ładunek do portów zach.-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

12 maja:

m/s BATAVIA lin. ze wsch. Norwegji dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s TANGER lin. z portów Marokka i Portugalji dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s TIBERIUS lub lubstyt. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ALEXANDRA lub substytut z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

13 maja:

s/s JÄRVAMAA lin. z Tallinna dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.

14 maja:

s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, ASL.
s/s SONGDAL lub substytut lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.
s/s OREST lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HILDA po węgiel, PAM.
s/s VEGA po węgiel, PAM.

15 maja:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s WEST MORELAND lin. z portów Gulfu dla wy- i załadowania, PAM.
s/s ESCHENBURG lin. po ładunek do Kotka/Wiborg, Lenczat.
s/s GISELA L. M. RUSS lin. po ładunek do Helsinek Kotki, Wiborga, Lenczat.
s/s ADELE TRABER po węgiel, PAM.

16 maja:

m/s HEMLAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Polska-Lewant.
s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, ASL.
s/s HUNDVAAG lin. z Stockholm/Norrköping dla wy- i załadowania, PAM.

Udział Gdyni w przywozie głównych artykułów kolonjalnych i owoców

W szeregu artykułach, publikowanych w poprzednich numerach „Biuletynu" ilustrowaliśmy rozwój gdyńskich firm, ograniczając się do stwierdzenia, że liczba ich z roku na rok zwiększa się i prawdopodobnie nadal będzie zwiększać się, o ile oczywiście będą miały odpowiednie warunki do działalności.

Obecnie daje się zauważyć wzrost zainteresowania Gdynią, jako terenem pracy, ze strony poważnych firm i kapitalistów, co jest najlepszym dowodem, iż doświadczenia poczynione przez może słabiej sytuowane firmy, które nie zawahały się przyjść do Gdyni, gdy praca na jej terenie była połączona z wielkiem ryzykiem, przekonały, ostrożny zawsze, wielki kapitał, że można z powodzeniem pracować na tutejszym terenie i że właśnie Gdynia, a nie inne miasta przedstawiają dla każdego przedsiębiorcy wielkie możliwości rozwojowe.

Stwierdzając wzrost zainteresowania Gdynią przez wielkie firmy, działające dotychczas w głębi kraju, zastanawiamy się, czy jednak w obecnych warunkach znajdą one dostateczne możliwości pracy. Specjalnie dotyczy to placówek trudniących się importem. Stwierdzić jednak należy, że natrafiają one na liczne trudności i ograniczenia.

Najlepiej bodajże ilustrują upośledzenie gdyńskich firm importowych branży kolonjalnej a częściowo i owocowej, liczby dokonanego wwozu w roku ubiegłym i procentowy udział w stosunku do ogólnego importu. W wielu wypadkach rok ostatni był nawet gorszy niż poprzednie lata i dlatego umyślnie przytaczamy liczby porównawcze z dwoma poprzedniemi latami.

Jak wiadomo w branży kolonjalnej najważniejszemi artykułami są kawa, herbata i korzenie. Artykuły te stanowią dla każdej firmy kolonjalnej podstawę obrotu i dlatego otacza się je specjalną uwagą.

Niestety przydziały dla gdyńskich firm są tak małe, że żadna z nich nie może wyłącznie nastawić się na opracowywanie jednego z wymienionych artykułów, w rezultacie czego do dziś niema ani jednej firmy w Gdyni, któraby specjalizowała się w handlu kawą, herbatą lub korzeniami.

Przed kilku laty zamierzał znany koncern kawowy stworzyć w Gdyni ośrodek rozdzielczy na kawę i nawet sprowadził pierwszy transport 60.000 worków. jednak wskutek sprzeciwu polskiego kupiectwa Rząd nie udzielił mu stosowanych normalnie preferencyj, wobec czego zmuszony był zrezygnować z realizacji swych zamierzeń, likwidując swe biura i składy konsygnacyjne. Należy jednak spodziewać się, że już w najbliższym czasie dezyderaty gdyńskich firm w sprawie większego przydziału kontyngentów zostaną przez czynniki miarodajne uwzględnione, co niewątpliwie wpłynie korzystnie na rozwój tutejszego handlu i przyśpieszy proces krystalizacji charakteru poszczególnych placówek.

Liczbowo import omawianych trzech artykułów przedstawiał się następująco:

	Import ogólno polski kg	Import gdyńskich firm kg	Proc. udział firm gdyńskich w ogól. polskim imporcie
	Herbata		
1935	1.710.800	131.640	7,7
1934	1.553.000	89.800	5,8
1933	1.879.200	153.000	8,2
	Kawa		
1935	5.887.500	810.758	13,7
1934	6.831.400	890.555	13
1933	7.566.800	1.112.835	14.7
	Korzenie		
1935	1.565.900	464.657	29,6
1934	1.767.700	409.500	23,2
1933	1.671.000	355.500	21,2

Również przydziały na masło kakaowe dla firm gdyńskich są w stosunku do ogólnego importu bardzo nikłe, lecz to można usprawiedliwić brakiem na terenie Gdyni fabryk przerabiających ten artykuł. Tem niemniej importowe firmy trudniące się handlem masła kakaowego powinny otrzymywać większe przydziały, gdyż to może wpłynąć na zorganizowanie składu konsygnacyjnego tego artykułu w porcie gdyńskim. Dokładne cyfry dokonanego importu masła kakaowego w roku ubiegłym przedstawiają się następująco:

	kg	kg	%
1935	1.040.400	74.250	7,1
1934	1.159.700	82.500	7,1
1933	1.230.900	82.000	6,6

Przy omawianiu udziału gdyńskich firm kolonjalnych w ogólnych kontyngentach na wyżej wymienione artykuły należy również

podkreślić niewspółmierny stosunek, jaki istnieje pod tym względem między Gdynią i Gdańskiem. Firmy gdańskie zdołały sobie wywalczyć kilkakrotnie większe przydziały niż gdyńskie, wskutek czego Gdańsk nadal jest głównym dostawcą kawy, herbaty, korzeni i masła kakaowego dla polskiego rynku.

Jeżeli jednak zależy nam na rozwoju gdyńskiego rynku kolonjalnego należy zastanowić się nad możliwością przynajmniej zrównania Gdyni z Gdańskiem w przydziałach kontyngentowych.

Przydziały na inne artykuły kolonjalne, otrzymywane przez firmy gdyńskie są dostateczne i uzyskiwanie ich nie nastręcza większych trudności z tej chociażby przyczyny, że firmy pracujące w portowem mieście mają o wiele lepsze warunki pracy.

Szczegółowe zestawienie importu głównych artykułów kolonjalnych przez gdyńskie firmy w ostatnich trzech latach widzimy w tabeli następującej:

	Import ogólnopolski kg.	Import firm gdyńskich kg	Udział firm gdyńskich w ogólnopol imporcie proc
	Oliwa jadalna		
1933	200.900	8.940	4,5
1934	177.600	20.950	11,8
1935	240.340	93.175	38,7
	Konserwy rybne		
1933	307.800	32.000	10,4
1934	412.600	17.950	4,3
1935	492.800	89.189	18
	Orzechy		
1933	1.212.200	153.935	12,6
1934	1.634.600	124.851	7.6
1935	1.573.900	254.340	16.1
	Owoce suszone: figi, daktyle, rodzynki i koryntki		
1933	2.018.400	1.085.500	53,7
1934	3.334.800	1.462.020	43.8
1935	4.002.100	2.838.215	70,9
	Migdały		
1934	492.300	149.662	30,4
1935	532.200	195.611	36.3
	Śliwki suszone		
1933	7.015.700	2.280.000	32,4
1934	6.185.800	2.313.000	37,3
1935	6.749.600	2.173.400	32.2
	Śliwki suszone dla przemysłu (ameryk.)		
1933	2.000.000	1.600.000	80
1934	2.000.000	1.848.000	92,4
1935	2.000.000	1.570.000	78,5

O wiele większemi sukcesami może poszczycić się gdyński handel owocowy, ale to tylko dzięki temu, iż władze centralne uwzględniają potrzeby gdyńskich aukcyj owocowych, przydzielając do ich dyspozycji większość kontyngentów. Inne natomiast firmy owocowe otrzymują nadal znikome przydziały, wskutek czego powoli zaczynają zatracać charakter firm importerskich, i stają się raczej hurtown. owocowemi. W chwili obecnej trudno jest osądzić, czy koncentracja całego importu owoców południowych i egzotycznych w ramach trzech istniejących aukcyj jest celowa. Pewnem natomiast jest, że mniejsze firmy owocowe, a zwłaszcza te, które najwcześniej osiadły w Gdyni i prowadziły import owoców, bardzo odczuwają brak dostatecznej liczby pozwoleń przywozu, a kilka z nich nosi się nawet z zamiarem likwidacji przedsiębiorstw.

Jeżeli chodzi o poszczególne rodzaje owoców południowych, to tylko w jednym wypadku gdyńskie firmy mają monopol, importując 100% przyznanych kontyngentów, dotyczy to importu bananów.

Dzieje się to na skutek tego, że jedynie w Gdyni istnieją dojrzewalnie bananów.

W imporcie pomarańcz i cytryn Gdynia również zajmuje dominujące stanowisko. Stosunkowo mały jest udział Gdyni w imporcie winogron i owoców świeżych. Winogrona nie znoszą transportu wodnego, co najlepiej potwierdziły dokonane próby z winogronami hiszpańskiemi.

Zresztą większe ilości tego artykułu sprowadzamy z Rumunji i zrozumiałem jest, iż ośrodki dyspozycyjne handlu winogronami nie mają potrzeby znajdować się w Gdyni.

Trudności w imporcie jabłek, gruszek i innych owoców z U. S. A. wytrąciły z rąk gdyńskich firm handel temi artykułami, co ma swój najlepszy wyraz w stosunkowo małym udziale w ogólnym imporcie do Polski owoców świeżych.

Dokładna ilustracja liczbowa udziału gdyńskich firm w ogólnym przywozie owoców południowych przedstawia się jak następuje:

	Import ogólnopolski kg.	Import firm gdyńskich kg	Udział firm gdyńskich w ogólnopol. imporcie proc.
	Pomarańcze, mandarynki, grapefruits — razem		
1933	2.522.400	847.680	33,5
1934	3.567.300	2.358.958	66,1
1935	34.082.800	20.045.420	58.8
	z Hiszpanji:		
1933	835.200	379.760	54,4
1934	967.100	576.200	59,6
1935	20.948.700	15.525.894	75,7
	z Palestyny:		
1933	419.600	34.500	8,2
1934	1.151.700	151.729	13,2
1935	6.342.200	2.702.171	42.6

Cytryny			
1933	11.504.800	3.269.700	28,4
1934	12.836.500	6.767.615	52,4
1935	12.343.800	7.792.542	61,1

Banany			
1933	1.492.200	1.646.750	100
1934	2.125.200	2.313.000	100
1935	1.927.700	1.929.700	100

Winogrona			
1933	3.232.500	324.823	10
1934	5.353.900	489.761	9,1
1935	5.805.300	713.391	12,2

Owoce świeże			
1933	12.083.300	773.183	6.4
1934	6.270.000	1.253.743	20
1935	6.033.100	1.122.521	18,6

Kronika

O IMPORT TOWARÓW Z TURCJI.

W związku z wejściem w życie z dniem 17 kwietnia br. Polsko-Tureckiego Układu Kontyngentowego oraz Umowy Clearingowej, zaistniały możliwości zwiększenia importu towarów z Turcji. Przedewszystkiem będą mogły być importowane z Turcji do Polski następujące towary: nasiona sezamu do wyrobu chałwy, świeże owoce: jabłka, gruszki, śliwki, wiśnie, czereśnie, winogrona, morele, brzoskwinie, melony, pomarańcze, cytryny, grapefruity, owoce suszone jak: daktyle, rodzynki i figi. orzechy, oliwa, oliwki, wino z poz. 280 i 281 tar. celnej, walonea i ekstrakt walonea. skóry z poz. 492 i 493 t. c., dywany i kilimy. wełna, warzywa suszone z poz. 232 t. c., oraz prawdopodobnie skóry futrzane.

Dotychczas import towarów z Turcji, pomimo istnienia umowy handlowej polsko-tureckiej był niemożliwy ze względu na surowe ograniczenia dewizowe tureckie. Uniemożliwiało to eksport naszych towarów do Turcji, co w konsekwencji pociągnąć musiało za sobą wstrzymanie importu z tego kraju. O ile chodzi o owoce suszone i orzechy, to wprawdzie w czwartym kwartale ub. r. oraz na początku tego roku importowano do Polski w drodze clearingu prywatnego, nieoficjalnego, pewne ilości tych towarów, to jednak były to tylko tranzakcje dorywcze.

Obecnie po podpisaniu układu kontyngentowego oraz umowy clearingowej stosunki polsko-tureckie znacznie się ożywią, gdyż cały szereg towarów, na które kontyngenty przywozowe z innych krajów są bardzo szczupłe, będzie można sprowadzić bez większych trudności z Turcji, tembardziej, że od importu tychże zależny będzie eksport naszych towarów do tego kraju.

DLACZEGO NIE IMPORTUJEMY RODZYNEK Z U. S. A.

Przeglądając statystykę przywozu towarów kolonjalnych i owoców stwierdzamy, że w bieżącym sezonie ani jedna polska firma nie sprowadziła rodzynek ze Stanów Zjednoczonych. W latach ubiegłych artykuł ten był sprowadzany w poważnych ilościach z tego kraju. W sezonie bieżącym, jak wiadomo, import ze Stanów Zjednoczonych może się odbywać tylko w kompensacie wiązanej. Prawdopodobnie firmy nie nabrały jeszcze przekonania do tej formy tranzakcyj, jako bardziej skomplikowanej i unikają możliwości zakupu na rynkach tych krajów, z któremi Polska wprowadziła clearing towarowy.

CZY BĘDZIEMY IMPORTOWAĆ POMARAŃCZE Z AMERYKI.

Zakończenie sezonu na pomarańcze hiszpańskie przypada mniejwięcej na koniec maja. W latach poprzednich już w tym czasie firmy, trudniące się importem owoców dokonywały zamówień na pomarańcze ameryk. Ponieważ obecnie owoce z U. S. A. można sprowadzać jedynie w kompensacie wiązanej zachodzi obawa, że polskie firmy importowe nie będą mogły sprowadzać pomarańcz z Ameryki, a to z tego względu, iż dotychczas nie znalazły możliwości dla eksportu polskich towarów na rynek amerykański.

HOLENDERSCY PLANTATORZY WARZYW INTERESUJĄ SIĘ POLSKIM RYNKIEM ZBYTU.

Coraz większe trudności, na jakie napotykają holenderscy plantatorzy warzyw przy wywozie do Niemiec, które w ostatnich latach intensywnie rozbudowują swój przemysł ogrodniczy, stały się powodem zainteresowania ze strony holenderskich firm polskim rynkiem zbytu. Ponieważ przewóz drogą lądową z Holandji do Polski jest zbyt kosztowny, badane są obecnie możliwości transportu drogą morską przez Gdynię, ewentualnie Gdańsk. Niestety brak poważnych firm na terenie Gdyni i Gdańska, trudniących się handlem warzyw jest jedną z przeszkód, która hamuje realizację zamierzeń holenderskich eksporterów.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W trzeciej dekadzie kwietnia zanotowano na gdyńskim rynku owocowym znaczne ożywienie, zwłaszcza przy tranzakcjach na pomarańcze hiszpańskie, których ceny skoczyły w górę o kilka, a w wielu wypadkach o kilka-

naście groszy za kg. W ten sposób po trwającej kilkutygodniowej depresji nastąpiła znaczna poprawa, co należy uzasadnić wyczerpywaniem się istniejących zapasów i zbyt malemi widokami na import pomarańcz amerykańskich. Już w pierwszych dniach tej dekady na odbytych aukcjach płacono znacznie wyższe ceny za pomarańcze hiszpańskie, niż na poprzednich aukcjach. Pod koniec dekady ceny nadal zwyżkowały, osiągając poziom dawno już nienotowany, przyczem towar ofiarowany przez aukcje był w całości zakupywany.

W przeciwieństwie do pomarańcz hiszpańskich nie miały powodzenia palestyńskie, cena których spadła znacznie.

Również cytryny syryjskie wystawione na przetarg nie znalazły chętnych nabywców, pomimo, że ceny wywoławcze w dalszym ciągu zniżkowały, osiągając 33 zł za skrzynię.

Na sześciu urządzonych w okresie sprawozdawczym przetargach wystawiły gdyńskie firmy aukcyjne ca. 10,800 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 1,900 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 4,418 skrzyń cytryn syryjskich. Jak już wyżej wzmiankowaliśmy popyt na pomarańcze hiszpańskie był wielki, sprzedano bowiem z zaoferowanej ilości 10,296 skrzyń po cenie od 82 gr. do 1,10 zł. W jednym tylko wypadku na aukcji Gdyńskich Targów Owocowych w dniu 23 kwietnia notowano ceny w granicach 62 — 77 gr, a to ze względu na wielkie braki w oferowanym towarze.

Pomarańcze palestyńskie musiano wycofać z przetargów i tylko w jednym wypadku dokonano tranzakcji na 75 skrzyń po stosunkowo niskiej cenie. Niezbyt wielkiem zainteresowaniem cieszyły się cytryny syryjskie, których prawie 60% musiano zdjąć z przetargów i w rezultacie sprzedano w okresie sprawozdawczym zaledwie 1,688 skrzyń, przy przeciętnej cenie 34 zł za skrzynię.

Szczegółowy przebieg przetargów aukcyjnych w minionej dekadzie przedstawiał się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe Sp. Akc.

urządziły w okresie sprawozdawczym 2 aukcje w dniach 23 i 29 kwietnia br. Na aukcji w dniu 23 kwietnia wystawiła firma 1.799 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 575 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 1,500 skrzyń cytryn syryjskich. Pomarańcze hiszpańskie, wystawione na przetarg wykazywały wiele braków, wskutek czego nabywcy mimo poprawiającej się konjunktury na ten artykuł nie okazywali większej chęci do zawierania tranzakcyj. — Aukcjonator, dążąc do zbycia zaofiarowanego towaru, obniżył znacznie cenę wywoławczą, co odniosło swój skutek, gdyż kupcy zakupili wszystkie partje płacąc od 62 — 77 gr za kg.

W dalszym ciągu przetargu przeprowadzono aukcjonowanie 575 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Niestety, podobnie jak w poprzedniej dekadzie towar ten nie znalazł nabywców i zdołano sprzedać zaledwie partję 25 skrzyń, po cenie 1 zł za kg.

Jeszcze gorzej poszło na tym przetargu z cytrynami syryjskiemi, których wystawiono 1,500 skrzyń. Pomimo wysiłku ze strony aukcjonatora nie zaakceptowano ani jednej partji i w rezultacie wycofano całą zaoferowaną ilość.

Do drugiego przetargu, odbytego w dniu 29 kwietnia Gdyńskie Targi Owocowe zgłosiły 1,600 skrzyń cytryn syryjskich, 1,250 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 575 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 200 skrzyń grapefruitów.

Przetarg rozpoczęto aukcjonowaniem cytryn syryjskich, na które firma wystawiająca obniżyła limit do 34 zł za skrzynię. Jednak i ta cena była dla większości nabywców za wysoka, czego najlepszym dowodem jest fakt wycofania większej części, bo aż 1.000 skrzyń zaofiarowanego towaru. Resztę — 600 skrzyń sprzedano po 34 zł za skrzynię.

Następnie aukcjonowano grape - fruity. Ponieważ firma aukcyjna dysponowała w dn. tym tylko 200 skrzyniami, kupcy nie wahali się płacić wyższych cen aby tylko nabyć potrzebne ilości tego artykułu. Sprzedano wszystkie partje po 44 zł za skrzynię.

Pomarańcze palestyńskie musiał aukcjonator wycofać, gdyż ani w jednym wypadku nabywcy nie podtrzymali ceny wywoławczej.

W dalszym ciągu aukcji odbył się przetarg na pomarańcze hiszpańskie, których wystawiono 1.250 skrzyń. Zgłoszony towar składał się z 2 partyj, z których jedna była poważnie nadpsuta i została sprzedana po 71 gr za kg. druga zaś, była w stanie zupełnie dobrym, co znalazło swój wyraz w płaconej cenie 97 gr za kg. Wszystkie partje podane w katalogu sprzedano.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Firma urządziła w tej dekadzie trzy przetargi w dniach 23, 28 i 30 kwietnia br.

Do przetargu w dniu 23 kwietnia zgłoszono 3,263 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (towar własny bez limitu), który w całości sprzedano i osiągnięto cenę stosunkowo dobrą 82 — 85 gr za kg. Obecnych na aukcji było 17 kupców krajowych i z Gdańska.

Na następnej aukcji w dniu 28 kwietnia br. wystawiono 2,354 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (towar własny bez limitu). Całą partję sprzedano, osiągając cenę b. dobrą 0.84 do 1.10 zł za kg. Partję 540 skrzyń cytryn syryjskich w całości sprzedano po 34 zł i 35 zł za skrzynię.

Na trzecim zkolei przetargu w dniu 30 kwietnia br. wystawiły Bałtyckie Aukcje Owocowe 528 skrzyń cytryn syryjskich oraz 630 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, sprzedając wystawione partje w całości, pierwsze po 35 zł za skrzynię, drugie po 95 — 99 gr za kg.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Dnia 28 kwietnia br. wystawiono do sprzedaży 1.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 750 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 250 skrzyń cytryn syryjskich.

Z wystawionych 1.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich wycofano 500 skrzyń z powodu braku nabywców. Za sprzedany towar osiągnięto cenę od 89 do 93 groszy za 1 kg netto.

Na 750 wystawionych skrzyń pomarańcz palestyńskich sprzedano tylko 50 skrzyń po 88 groszy za kg.

Cytryny syryjskie nie znalazły wogóle nabywców, wobec czego wycofano całą partję 250 skrzyń.

Zaznaczyć należy, że pomimo dużej liczby kupców obecnych na aukcji, małe było zainteresowanie wystawionym towarem.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniach 4/5 maja br. na niżej podane towary kolonjalne następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów gdyńskich:

Kawa surowa w workach po 60 kg:

brazylijska Victoria 6 — zł 3,60—3,65 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,60 za 1 kg
brazylijska Rio 5 — zł 3,70—3,80 za 1 kg
brazylijska Rio 7 — zł 3,50—3,60 za 1 kg
brazylijska Santos Extra Prima — zł 4,40—4,70 za 1 kg
brazylijska Santos Fancy — zł 4,50—4,80 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4,00—4,25 za 1 kg
niebieska „Tanganika“ afryk. — zł 4,85—5.50 za 1 kg
niebieska „Maragogype“ Nicaragua duże ziarna — zł 5,80—6,40 za 1 kg

Herbata:

gat. Sumatra — zł 12,50—12,80 za 1 kg
gat. Ceylon specjalna — zł 15,00—16,00 za 1 kg
gat. Ceylon zwykły — zł 13,50—15,00 za 1 kg
kwiat herbaciany zależnie od gatunku — zł 22,00—24,00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:

kakao w proszku gat. Van Houten — zł 5,00—5,25 za 1 kg
kakao w proszku gat. Hollando zależnie od gatunku — zł 2,30—2,60 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,25—3,35 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,65—1,75 za 1 kg

Korzenie:

pieprz czarny — zł 5,10—5,25 za 1kg
pieprz biały — zł 6,10—6,20 za 1 kg
cynamon gat. Lignea — zł 8,00 za 1 kg
cynamon gat. Vera Prima — zł 9.00 za 1 kg
cynamon ceylońskі Caner zależnie od gatunku — zł 8,50—9,20 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od gat. i opakowania — zł 46,50—52,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od gat. i opakowania — zł 54,00—58,00 za 1 kg
kwiat muszkatowy zależnie od gat. i opakowania — zł 10,00—12,50 za 1 kg
gałka muszkatowa zależnie od gat. i opakowania — zł 6,20—6,40 za 1 kg

Owoce suszone:

koryntki zależnie od gat. — zł 1,35 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie w workach zależnie od gat. — zł 1,75—1,85 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie w skrzyniach zależnie od gat. — zł 1,90 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gat. — zł 1,80—2.00 za 1 kg
sułtanki greckie w skrzyniach zależnie od gat. — zł 2,00—2,10 za 1 kg
rodzynki elemskie zależnie od gat. zł 1,60 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg zależnie od wielkości śliwek:
bośniackie — zł 1,05—1.25 za 1 kg
kalifornijskie — zł 1,40—1,50 za 1 kg
śliwki suszone po 25 kg wzgl. 12,5 kg zależnie od wielkości śliwek:
bośniackie — zł 1,15—1,35 za 1 kg
kalifornijskie — zł 1,50—1,60 za 1 kg
daktyle marokańskie:
w skrzyniach po 10 kg zależnie od gat zł 3,40—3,50 za 1 kg
w skrzyniach po 5 kg zależnie od gat. zł 3,50—3,60 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie zwykłe — zł 6,20—6,25 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie przebierane — zł 6,40—6,50 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie zł 6,75—6,80 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania — zł 3,15—4,00 za 1 kg
oliwa hiszpańska zależnie od wielkości opakowania — zł 2,95—3,70 za 1 kg
oliwa palestyńska zależnie od wielkości opakowania — zł 3,00—4,00 za 1 kg

Konserwy rybne:

- sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 ryb — zł 0,47—0,48 za 1 puszkę
- sardynki portugalskie 1/10 ilustr. 2—3 ryb — zł 0,48—0,50 za puszkę
- sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — zł 0,87—0,88 za puszkę
- sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustr. — zł 0,88—0,90 za puszkę
- sardynki portugalskie club 1/4 — 30 mm — zł 1,18—1.20 za puszkę
- sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg — zł 100,00—105,00 za beczkę
- sardele holenderskie brabanckie solone w puszkach skrz. 5 kg — zł 14,00—17,00 za puszkę

Owoce świeże:

- banany jamajskie za I gat. — zł 2,50—2,60 za 1 kg.

Kronika zagraniczna

SYTUACJA NA RYNKU KAWY.

	1. IV. 36	1. IV. 35
Kawa spot and afloat		
Stany Zjedn. A. P.	1.650.500	1.305.000
Europa	2.968.000	2.981.000
Stocks w Brazylji	3.497.000	2.629.000
Ogólne zapasy światowe	8.115.500	6.915.000

	1935/36	1934/35
Dostawy 9 mies. do		
Stanów Zjedn. A. P.	10.283.500	8.572.000
Europy	8.683.000	7.426.000
portów południowych	979.000	793.000
Wszystkie dostawy	19.945.500	16.791.000
Cały sezon	—	22.681.000

Brazylja. Mało obrotów. Zapasy na miejscu wielkie, bo palarnie kawy zakupiły w styczniu i lutym bardzo wiele. Z tego powodu Santos zniżkował z 9¾ na 8¾. Brak pierwszorzędnych i lepszych Santosów. Santos 4 notowano na rynku nowoyorskim od 8,30 do 8,50. Victoria 7/8 za 5,55.

Zbiór w Sao Paulo wynosi około 13,5 miljona worków. Defensa Nacional de Cafe wykupiła już 930.000 worków celem zniszczenia (z projektowanych 4 miljonów), a ogólnie zniszczono dotychczas 35 miljonów worków kawy.

Columbia. Po bardzo aktywnem kupowaniu towaru w grudniu i styczniu obroty zmniejszyły się w lutym. Medellin zniżkował z 14 na 11¼ cts. Tegoroczny zbiór zapowiada się bardzo dobrze, a powoli następuje zwyżka ceny. Niemcy kupują przeciętnie 70.000 worków (a 60 kg) miesięcznie.

Holandja zamierza podwyższyć cło na kawę pochodzącą nie z własnych kolonij na Fl. 12(?). Konsumuje rocznie 600.000 worków rocznie, czyli 9 lbs. na głowę ludności.

W Stanach Zjednoczonych 48% importu kawy otrzymują trzy wielkie palarnie kawy, które przyczyniają się do taniości palonego towaru (13 i 15 cts.)

Import wschodnio afrykańskich kaw do *Wielkiej Brytanji* w roku 1935 był następujący:

Kenya	138.225 cwt.
Uganda	6.273 cwt.
Tanganyika	53.129 cwt.
Reeksport z Wielkiej Brytanji:	
Kenya	28.583 cwt.
Uganda	1.641 cwt.
Tanganyika	20.753 cwt.

Notowania w Nowym Yorku:

	kwiecień 1	marzec 11
Santos 4 Cost & Freight	8,30—8,50	8,40—8,60
Rio 7 Cost & Freight	5,80	6,05
Java washed	7 ¼—7 ¾	7 ⅝—7 ¾
COLUMBIA		
Bogota	10 ¼	10 ¾
Manizales	10 ½	11—11 ¼
Excelso	11	11½
AMERYKA ŚRODKOWA		
Guatemala good washed	9—9¼	10
San Salvador washed firsts	10	10¾
San Salvador washed seconds	9¼	10
MEXICO		
Cordoba washed	9¾	10½
Tapachula	8¼—9½	9
Coatapec	11	11½

Aleksander Wiatrak, Gdynia.